

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ \* SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TARİH ANABİLİM DALI**

**TARİH PROGRAMI**

**OSMANLI'NIN ECNEBÎ MİSAFİRLERİ: SEYYAH-TURİST, GÜZERGÂH VE DEVLET  
(1863-1914)**

**DOKTORA TEZİ**

**EMRE ÇELİK**

**MAYIS- 2019**

**TRABZON**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ \* SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TARİH ANABİLİM DALI**

**TARİH PROGRAMI**

**OSMANLI'NIN ECNEBÎ MİSAFİRLERİ: SEYYAH-TURİST, GÜZERGÂH VE DEVLET  
(1863-1914)**

**DOKTORA TEZİ**

**EMRE ÇELİK**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Necmettin ALKAN**

**MAYIS-2019**

**TRABZON**

## ONAY

Emre ÇELİK tarafından hazırlanan “Osmanlı’nın Ecnebî Misafirleri: Seyyah - Turist, Güzergâh ve Devlet (1863-1914)” adlı bu çalışma 03.07.2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Tarih Anabilim dalında Doktora Programı’nda doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyesi		Karar		İmza
Unvanı – Adı ve Soyadı	Görevi	Kabul	Ret	
Prof. Dr. M.Alaaddin YALÇINKAYA	Başkan	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Prof. Dr. Necmettin ALKAN	Üye	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Prof. Dr. Melek ÖKSÜZ	Üye	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Prof. Dr. Mehmet ÖZDEN	Üye	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Prof. Dr. İlhan EKİNCİ	Üye	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylarım.

Prof. Dr. Yusuf SÜRMEK

Enstitü Müdürü

## **BİLDİRİM**

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca KTÜ - Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu'na uygun olarak hazırlanan bu Çalışmada yararlanılan kaynakların tümüne eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her tür yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

Emre ÇELİK

21.05.2019

## ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılda sanayileşmenin yaratmış olduğu gelişmelerden doğrudan etkilenmiştir. Bu sürecin bir parçası olarak ulaşım koşulları ve seyahat biçimi değişmiş, önceki yüzyıllarda oldukça sınırlı sayıda birey için mümkün olan Osmanlı topraklarına seyahat, binlerce kişi için mümkün hâle gelmiştir. Önceki yüzyıllarda maddî amaçlarla ilintili olan seyahatlerin yanında sadece turistik amaçlarla gerçekleştirilen yolculuklar giderek artmaya başlamıştır. Yüzyıl sonuna gelindiğinde ise yüzlerce kişiden oluşan turist kabileleri Osmanlı dünyasının birer parçası hâline gelmişti. Bu değişim, sanayileşme ile birlikte mesafelerin daha kolay ve hızlı aşılabılmesine ve daha fazla insanın seyahat etmek için maddî ve kültürel birikime sahip olmasına yol açmıştır.

Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu'na (TÜBİTAK), tezimi “2211-E Doğrudan Yurt İçi Doktora Burs Programı” kapsamında destekledikleri için teşekkür ederim. Lisans dönemimden itibaren, TÜBİTAK bursiyeri olmak benim için önemli bir ayrıcalıktı. Kendisinden çok şey öğrendiğim, yaşadığım sorunlar karşısında beni cesaretlendiren danışmanım Prof. Dr. Necmettin ALKAN'ın desteği ve tavsiyeleri benim için büyük bir şanstı. Prof. Dr. M Alaaddin YALÇINKAYA, Prof. Dr. İsmail Hakkı DEMİRCİOĞLU, Prof. Dr. Melek ÖKSÜZ, Prof. Dr. Mehmet ÖZDEN ve Prof. İlhan EKİNCİ, eleştiri ve önerileriyle tezin gelişimine katkı sağladılar. İngiltere Kent Üniversitesi'nden Prof. Dr. Donna Landry, İngiltere'de araştırma yapmama imkân sağlayarak, daha geniş bir bakış açısı kazanmama ve tezimin daha zengin bir hale gelmesini mümkün kıldı.

Tezin kaleme alınma aşamasında ise ablam Ayşe ÇELİK, arkadaşlarım Merve Esra Polat ÖZGÜRBÜZ ve Gizem ERBİL 'in desteği benim için oldukça önemliydi. Metnimi sabırla okudular ve anlatamadıklarına tercüman oldular. Bir sonbahar günü yaşamıma renk katan Tülay KOŞAR da hep yanımda oldu. Aynı fakülteyi paylaştığım Bahar Usta BAKİ ve Ayşula KURT, yaşadığım sorunların bana özgü olmadığını fark etmemi sağladı. Arkadaşlarım, Ahmet YEŞİLYURT, İhsan ERDİNÇLİ, Eyyüp YILMAZ, Ersoy Özmen ALKAN ve Halil Sercan KOŞİK de yıllar boyunca beni dinlediler, fikirlerini sundular ve sadece akademide değil hayatta da yanımda oldular. Arkadaşım Engin Çağdaş BULUT'a da desteğinden ötürü teşekkür ederim.

Babam Bekir ÇELİK, ablalarım Ayşe ÇELİK, Zekiye ZENGİN ve annem Kezban ÇELİK, bu güne kadar mutlu ama en çok da kötü günlerimde yanımda oldular ve bana hep inandılar. Ancak en büyük teşekkürü, sahip olduğum her şeyde benden fazla emeği olan annem hak etmektedir.

Temmuz, 2019

EMRE ÇELİK

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	IV
İÇİNDEKİLER .....	V
ÖZET.....	VII
ABSTRACT .....	VIII
TABLOLAR LİSTESİ.....	IX
KISALTMALAR LİSTESİ.....	X
GİRİŞ .....	1-8

## BİRİNCİ BÖLÜM

<b>1. MODERN TURİZMİN DOĞUŞU.....</b>	<b>9-34</b>
1.1.Seyahatin Demokratikleşmesi: Milyonlar Yollarda .....	9
1.2.Thomas Cook ve Paket Tur Dönemi .....	23
1.3.Kâğıttan Dünyalar: Seyahat Rehberleri.....	27

## İKİNCİ BÖLÜM

<b>2. LEVANT YOLCULUĞUNUN DÖNÜŞÜMÜ, NEDENLERİ VE SEYAHAT HAZIRLIKLARI .....</b>	<b>35-103</b>
2.1.Buhar Çağı Öncesinde Seyahatin Genel Hatları .....	36
2.2.Turist Kafilelerine Giden Yol .....	41
2.3.Osmanlı Devleti'ne Seyahatin Sebepleri.....	57
2.4.Seyahat Hazırlıkları.....	72
2.4.1.Pasaport ve Vize İşlemleri.....	72
2.4.2.Gezinin Planlanması.....	83
2.5.Makinenin Buharı ve İnsanın Adımı: Osmanlı Devleti'ne Giden Yollar.....	96

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

<b>3. OSMANLI DEVLETİ'NE YOLCULUK.....</b>	<b>104-145</b>
3.1.Gezi Dönemi .....	104

3.2.Gezi Türleri: Turistler Nasıl Seyahat Eder? .....	115
3.3.Osmanlı Belgelerinin Dili ve Bürokratik Haber Alma Ağı.....	126
3.4.Osmanlı Devleti'ne İlk Adım.....	134
3.4.1.Pasaport ve Gümrük Kontrolü.....	134
3.4.2.Şehre İlk Adım .....	140

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

<b>4. TURİSTLERİN OSMANLI DEVLETİ'NDEKİ AYAK İZLERİ .....</b>	<b>146-186</b>
4.1.Gezi Güzargahları .....	146
4.1.1.Modern Babil Kulesi: İstanbul .....	146
4.1.2.Kutsal Mekanda Gezmek: Filistin ve Suriye.....	158
4.1.3.Diğer Yerler.....	163
4.2.Seyyâhîne Tercümanlık Edenler .....	165
4.3.Konaklama .....	173
4.4.Osmanlı Devleti'nin Gözünde Turistler ve Takip Süreci.....	178
<b>SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>187-191</b>
<b>YARARLANILAN KAYNAKLAR.....</b>	<b>192-212</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>214-224</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>225</b>

## ÖZET

Osmanlı toprakları yüzyıllar boyunca çok sayıda insanı kendisine çekmiştir. Kapitülasyonların koruması altında tüccarlar, Müslüman olarak Osmanlı ordusunda görev yapan Avrupalı askerler, diplomatlar, bilim insanları, hacılar, misyonerler, arkeologlar ve gazeteciler Osmanlı topraklarına gelmiştir. Bu ziyaretçilerden bir tanesi de turist olarak ifade edilebilecek; seyahat amacı sadece gezmek olan kişilerdi. Tarih araştırmalarında, Osmanlı topraklarına gelen kişiler genellikle dış gözlemci olarak kabul görmüş ve gezi notları, Osmanlı tarihi araştırmaları için yabancı bir kaynak olmanın dışında bir öneme sahip olmamıştır. Yine bu kişilerin gezi notları Batılıların Osmanlı toplumunu nasıl değerlendirdiklerini anlamak için kullanılmıştır. Ancak bu çalışmalarda, seyahatin sanayileşme ile yaşadığı değişim ve seyahat eden kişiler, gezilen yerler ve devletin rolü çoğunlukla ikincil planla kalmıştır. XIX. yüzyılda ise sanayileşmenin etkisi sonucunda ulaşım olanaklarının artmasıyla birlikte seyahat etmek önceki yüzyıllara kıyasla daha kolay hale gelmiş ve seyahat edebilecek birey sayısı her geçen gün artmıştır. Seyahatin biçimi değişmiş ve yeni ulaşım araçlarının etkisiyle yüzlerce kişiden oluşan turist kabileleri Osmanlı şehirlerine adım atmaya başlamıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar sınırlı sayıda Batılı tarafından ziyaret edilen Osmanlı toprakları, her geçen gün artan sayıda kişi tarafından sadece gezmek ve görmek amacıyla ziyaret edilen bir turist güzergâhı haline gelmiştir. Turistlere hizmet etmek üzere seyahat acenteleri, şirketler, tercümanlar ve otellerden oluşan geniş bir hizmet ağı ortaya çıkmıştır.

Osmanlı Devleti de turistlerin gezileri boyunca oldukça aktifti. Bu zamana kadar genellikle seyahat eden kişilerin gözlemlerini merkeze alan ve devleti ancak sınırlı sayıda ele alan çalışmalardan farklı olarak, bu çalışma, devletin turistik gezilerin tüm aşamaların bir parçası olarak aktif olduğunu ileri sürmektedir. Devlet gerekli gördüğü durumlarda turistlere müdahale etmiş ya da en azından onların ne yaptıklarını ve nerede olduklarını öğrenmeye çalışmıştır. Merkez ve taşra bürokrasisi bu takip süreçlerini yerine getirmek için oldukça aktif çalışmıştır. Osmanlı Devleti, nizamnameler yoluyla seyahat işlemlerini düzenlemiş ve turistler ziyaretleri için Osmanlı makamlarından onay almak zorundaydılar. Devlet, turistlerin ülkeye giriş işlemlerinden ülkeden ayrılıncaya kadar geçen süre boyunca, mümkün olduğu sürece gezinin bir parçası olmaya çalışmıştır. Müdahil olmadıkları durumlarda da süreci takip edecek kadar bilgi sahibi olmaya özen göstermişlerdir.

**Anahtar Sözcükler:** Osmanlı Devleti, Turizm, Turist, Gezi, Seyahatname.



## ABSTRACT

The Ottoman lands attracted the attention of a great number of people for centuries. Merchants under the protection of capitulations, European soldiers performing duties after having become Muslims, diplomats, scientists, pilgrims, missionaries, archaeologists, and journalists travelled to Ottoman lands. Any one of these visitors could be expressed as tourists; people whose purpose of travel was only to itinerate. According to researches on the history, the people who came to the Ottoman lands were generally accepted as external observers and the travel notes were not of any importance other than being a foreign source for researches on the Ottoman history. Nevertheless, the travel notes of these people were used to understand how the Westerners evaluated the Ottoman society. However, in these studies, the change that travelling went through with industrialization as well as travellers, the places seen and the role of the state were mostly pushed into the background.

In the XIX. century, as a result of the impact of industrialization, travelling became easier with increased transportation opportunities when compared to the previous centuries and the number of individuals who could travel escalated day by day. The type of traveling changed and the new tourist groups started to step into the Ottoman cities with the effect of new means of transportation. The Ottoman lands, which were visited by a limited number of Westerners until the second half of the 19th century, became a tourist route which was visited by an increasing number of people only to visit and sightsee. A broad service network consisting of travel agencies, companies, interpreters, and hotels emerged to serve tourists.

Also, the Ottoman Empire was very active during the trips of tourists. In contrary to the studies which put the observations of travellers in the center until that time and had constrictedly handled the state, this study suggests that statesmen used to have a say in all aspects of touristic trips. The state interfered with tourists when deemed necessary, or at least tried to learn what they were doing and where they were. The bureaucracy of the center and provinces worked quite actively to perform these follow-up procedures. The Ottoman State regulated travel operations via codes of practice and had to receive confirmation from Ottoman authorities for tourists. The state tried to be a part of the trips during the period starting with the entry of tourists to the country until they left the country for the whole time. In cases when they didn't get involved, they paid attention to having enough information to be able to follow up with the process.

**Keywords:** Ottoman Empire, Tourism, Tourist, Travel, Itinerary.

## TABLÖLAR LİSTESİ

<b>Tablo Nr.</b>	<b>Tablo Adı</b>	<b>Sayfa Nr.</b>
1	Turist Sözcüğünün Farklı Bölgelerde Yaklaşık Olarak Ortaya Çıkış Tarihleri.....	21



## KISALTMALAR LİSTESİ

A.g.e.	: Adı geçen eser
BEO.	: Babıâli Evrâk Odası Evrâkı
Bkz.	: Bakınız
BOA.	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
DİA.	: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
DH.EUM,THR.	: Dâhiliye Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemi Evrâkı
DH.H.	:Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı
DH.MKT.	Dâhiliye Nezâreti Mektubî Kalemi
DH.ŞFR.	:Dâhiliye Nezareti Şifre Evrakı
DH.TMİK.M.	: Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelât ve Islahat Komisyonu Muamelat
DH.MTV.	:Dâhiliye Nezareti Mütenevvia Evrakı
DH.MUİ.	:Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrâkı
Ed.	: Editör
FO.	: Foreign Office
Haz.	: Hazırlayan
HR.MKT.	: Hâriciye Nezâreti Mektûbî Kalemi Evrâkı
HR.SYS.	:Hariciye Nezareti Siyasi
HR.TO.	:Hâriciye Nezâreti Tercüme Odası Evrâkı
İ.DH.	: İrâde Dâhiliye
İ.HUS .	:İrâde Hususi
İ.MF.	: İrâde Maarif
İ.MBH.	:İrâde Mabeyn-i Hümayûn
İ.MMS.	:İrâde Meclis-i Mahsus
İ.TAL.	:İrade Taltifat
Jul.	: July
M.	: Mütemmim
MF. MKT.	: Maarif Nezâreti Mektûbî Kalemi
MVL.	: Meclis-i Vâlâ Evrâkı
S.	: Sayfa
s.	: Sayı
ŞD.	: Şûrâ-yı Devlet Evrâkı
TNA.	: The National Archives
T.Y.	: Tarih Yok.

vd.	: ve diğerleri
Y.A.HUS.	: Yıldız Sadâret Husûsi Maruzât Evrâkı
Y.EE.KP.	: Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrâkı
Y.MTV.	: Yıldız Mütenevvi Maruzât Evrâkı
Y.PRK.A.	: Yıldız Perakende Sadâret Maruâtı
Y.PRK, ASK.	: Yıldız Perakende Evrâkı Askeri Maruzât
Y. PRK.DH.	: Yıldız Perakende Dâhiliye Nezâreti Maruzatı
Y.PRK.EŞA.	: Yıldız Perakende Elçilik ve Şehbenderlik Tahriratı
Y.PRK.HH.	: Yıldız Perakende Evrâkı Hazine-i Hassa
Y.PRK.HR.	: Yıldız Perakende Evrâkı Hâriciye Nezâreti Maruzâtı
Y.PRK.MYD.	: Yıldız Perakende Evrâkı Evrâkı Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi
Y.PRK.ŞH.	: Yıldız Perakende Evrâkı Şehremaneti Maruzâtı
Y.PRK.TŞF	: Yıldız Perakende Evrâkı Teşrifat-ı Umumiye Dairesi
Y.PRK.UM.	: Yıldız Perakende Umum Vilayetler Tahriratı
Y.PRK.ZB.	: Yıldız Perakende Evrâkı Zabtiye Nezâreti Maruzâtı
ZB.	: Zabtiye Nezâreti Evrâkı

## GİRİŞ

1903 yılı Kasım ayında, Emil Karon adındaki bir Fransız, Osmanlı Devleti'nin Musul Vilayeti'nde kayboldu. Kendisinden haber alınmaması üzerine Osmanlı makamları ve Musul'daki Fransız konsolos yardımcısı tarafından akıbeti araştırılmaya başlandı. Yapılan tahkikat sonucu elde edilen bulgulara göre, Emil Karon birkaç ay önce yürüyerek dünya turuna çıkmış, Kafkasya'dan Osmanlı Devleti'ne gelen Karon, Erzurum'un ardından Diyarbakır'a gelmiş; oradan da Dicle Nehri'ni kullanarak Musul'a gitmeyi hedeflemişti. 9 Kasım 1903 günü içinde bulunduğu, nehir taşımacılığında kullanılan hayvan derilerinden imal edilen kelek, kötü hava koşulları nedeniyle yoluna devam edememiş ve karaya yanaşmak zorunda kalmıştır. Karon, büyük olasılıkla kötü hava şartları ve tek başına seyahat etmesinin tehlikeli olabileceği konusunda yapılan ikazları dikkate almamış ve Eski Musul adlı köydeki tarihi eserleri görmek üzere kelekten ayrılmıştır. Karon geceyi bu köyde geçirmiştir. Sabah olduğunda, yoluna yürüyerek devam eden Karon, Musul merkezine bir saat mesafede bir Arap kadını tarafından görülmüştür. Bu kadından başka Karon'u gören yoktu. Osmanlı makamları Karon'un kaybolması ihtimalini göz önünde bulundurarak, Sincar Kaymakamlığı'na bir telgraf göndermiş ancak olumlu bir cevap alınamamıştır.<sup>1</sup>

Emil Karon bir istisna değildi. Bu tarihten önce ve sonra da, yürüyerek çıktıkları dünya turu kapsamında Osmanlı Devleti'ne gelen çok sayıda insan vardı. Önceki yüzyıllardan farklı olarak, hiçbir araç kullanmadan dahi dünya çapında seyahat etmek mümkündü. Buna neden olan gelişmelerin başında bilinen dünyanın giderek genişlemesinin yanı sıra seyahat eden kişilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek alt yapının önemli güzergâhlarda mevcut hale gelmesiydi. Seyahat etmenin hızlı, güvenli ve ucuz hale gelmesi ile yeni bir seyahat biçimi ortaya çıkmıştır. Sanayileşme sonucunda seyahatin değişen biçimi, yüzyıllar boyunca sınırlı sayıda kişi için ulaşılabilir olan bölgelerin daha fazla kişi tarafından ziyaret edilebilmesini mümkün kılmıştır. Osmanlı Devleti topraklarına gerçekleştirilen yolculuklar da bu süreçten doğrudan etkilenmiştir. Karon'un Musul'da kaybolduğu tarihte turist kabileleri Osmanlı topraklarına gelmekteydi. Örneğin, Karon'un seyahatinden bir yıl önce, o tarihte dünyanın en büyük gemisi olarak kabul edilen İngiliz White Star Line şirketine ait Celtic, New York'tan İstanbul'a 20 günde gelmişti. Gemide bulunan 800'den fazla yolcu için birkaç ülkeyi kapsayan ve yaklaşık iki ay süren gezilerinin amacı, maddi bir kazanç elde etmek ya da zorunluluk değildi. Seyahat etmelerinin nedeni yeni yerler görmektir.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> BOA, BEO, 2240, 67964 (30 Ramazan 1321/20 Aralık 1903), (14 Ramazan 1321/4 Aralık 1903), (24 Şaban 1321/15 Kasım 1903); BOA, BEO, 2225, 166814 (20 Ramazan 1321/10 Aralık 1903); BOA, DH. MKT, 796, 27 (24 Şaban 1321/15 Kasım 1903), (29 Şaban 1321/20 Kasım 1903).

<sup>2</sup> R.H. McCread ve H.M. Tyndall, **the Cruise of the Celtic Around the Mediterranean 1902 Souvenir Volume**, The Winthrop Press, New York, 1902, s. 1, 69.

Osmanlı Devleti'ni ziyaret eden yabancılara dair literatür, genellikle bu kişilerin yaptıkları gözlemlere odaklanmaktadır. Belirli bir ziyaretçi grubunun, ya Osmanlı Devleti'nin ve toplumunun tamamını ya da bir kesimini nasıl değerlendirdiği ya da Batı düşüncesinin Osmanlılar hakkında yüzyıllar içerisinde nasıl bir değişim geçirdiği, bu araştırmalarda irdelenen temel konular arasındadır. Bu çalışmalar farklı ülkelerden çeşitli meslek gruplarından kişilerin seyahat notları üzerinden yapılabileceği gibi tek bir seyahatname üzerinden de yapılabilir. Böylece Osmanlı tarihinin ve toplumunun Batılılar tarafından nasıl görüldüğü ya da nasıl bir değişim geçirdiği anlaşılabilir. Gezi notları, ilgili döneme ait kaynaklardan bir tanesi olarak da kullanılmaktadır. Örneğin, XIX. yüzyıl üzerine araştırmalar yapan bir tarihçi, tezlerini desteklemek ya da Osmanlı kaynaklarında yeterli verilerin bulunmadığı durumlarda yabancılara anlatımına başvurabilir.

Çeşitli amaçlarla Osmanlı topraklarına gelen yabancılara, özellikle arkeologlar ve misyonerler olmak üzere bilimsel araştırma yapan kişilere dair önemli çalışmalar mevcuttur.<sup>3</sup> Ancak özellikle seyahat amaçları sadece gezip görmek olan turistler dikkate alındığında çalışmaların yetersizliği belirgindir. Seyahat etmenin kitleler için mümkün hâle gelip gelmediği, insanların başka ülkelerin yanı sıra neden Osmanlı Devleti'ne geldikleri ve Osmanlı'nın bu kişilere yönelik uygulamalarına değinen çalışmalar olmakla birlikte bu başlıklar genellikle ikinci planda kalmaktadır.<sup>4</sup> Türkçe literatür bu açıdan zengin değildir. Osmanlı Devleti'ne ilk turist kafilesinin 1863 yılında geldiğini belirten Rifat Önsoy'un makalesi bu konuda önemli araştırmaların başında gelmekle beraber, ana konusu Sergi-i Umûmî-i Osmânî (1863) olması nedeniyle doğal olarak sınırlıdır.<sup>5</sup> Ahmet Yüksel'in Sultan II. Abdülhamid (1876-1909) döneminde Osmanlı topraklarına çeşitli amaçlarla gelen Almanlara dair çalışmasında turistler üzerine kaleme aldığı bölüm, arşiv belgelerinden hareketle takip ve izin süreçlerine dair bilgiler içermektedir. Yine Yüksel'in başka bir çalışması, I. Dünya Savaşı sırasında ülkeye turist çekmek için planlanan bir girişimi Osmanlı kaynakları üzerinden incelenmektedir.<sup>6</sup> Ayтуğ Arslan, Hasan Ali Polat ve Vahdettin Engin de yabancılara tercümanlık hizmeti veren kişileri denetim altına almak üzere II. Abdülhamid tarafından çıkarılan nizâmnamelere

<sup>3</sup> Wendy M. K. Shaw, **Osmanlı Müzeciliği Müzeler, Arkeoloji ve Tarihin Görselleştirilmesi**, (Çev. Esin Soğancılar), 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2015; Zeynep Çelik, **Asar-ı Atika Osmanlı İmparatorluğu'nda Arkeoloji Siyaseti**, (Çev. Ayşen Gür), Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2016; Hans-Lukas Kieser, **İskalanmış Barış Doğu Vilayetleri'nde Misyonerlik, Etnik Kimlik ve Devlet 1839-1938**, (Çev. Atilla Dirim), 4. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013; Uygur Kocabaşoğlu, **Anadolu'daki Amerika**, 3. Baskı, İmge Yayınları, Ankara, 2000; Hüseyin Muşmal, **Yabancıların İzinde Konya ve Çevresinde Araştırma Yapan Yabancılar (1876-1914)**, Mesa Yayınları, Konya, 2009.

<sup>4</sup> Gürsoy Şahin), **İngiliz Seyahatnamelerinde Osmanlı Toplumunu ve Türk İmajı**, Gökkuşbuca Yayınları, İstanbul, 2007, s. 63-70.

<sup>5</sup> Rifat Önsoy, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umûmî-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi)", **Bellekten**, Cilt XLVII (1983), Sayı 185, s. 230-233.

<sup>6</sup> Ahmet Yüksel, "II. Abdulhamid Döneminde Bilimsel, Kültürel ve Turistik Amaçlarla Osmanlı Ülkesine Gelen Almanlar", **International Journal of Social Science** Volume 5 Issue 5, October 2012, s. 413-433; "Zamansız Bir Teşebbüs: I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizmi Geliştirme Gayretleri", **Osmanlılar II**, Doğu Batı Yayınları, Ankara, 2010, s. 201-226.

dair yaptıkları çalışmalarla tercümanlar özelinde devletin nasıl bir tutum sergilediğini ortaya koymaktadır.<sup>7</sup>

Arslan, Onur İnal ve Burak Onaran da, turistlerin gezileri için kullandıkları gezi rehberlerini, bu rehberlerdeki İstanbul anlatısını ve turistlerin yemek tercihlerine dair bilgiler içeren makaleler kaleme almıştır.<sup>8</sup> Bu makalelerde turizmin gelişim aşamalarına ve seyahat işlemlerine dair bilgiler de bulunmaktadır. Zafer Toprak ise, Avrupa'daki seyahat acentelerine benzer bir örneğin Osmanlı Devleti'nde bulunduğunu göstermektedir.<sup>9</sup> François Georgeon da yazdığı bir makalede, bir Fransız gezi rehberine dayanarak I. Dünya Savaşı (1914) öncesinde ve İstanbul özelinde, turistlerin gezi programlarından, turistlerin zamanla değişen ilgilerinden ve turistlere yönelik hizmetlerden bahsetmektedir.<sup>10</sup> Şevket Pamuk'un Osmanlı ekonomisine dair çalışmasında da, devletin gelir kalemleri arasında turizmin yerine dair kısa bir bölüm bulunmaktadır. I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'ne yaklaşık olarak 40.000 turistin geldiğini tahmin eden Pamuk, eldeki verilerin yetersiz olduğunu dile getirmektedir.<sup>11</sup>

Bu konuda en önemli çalışmalardan bir tanesinin 2015 yılında yayınlanan *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı* adlı çalışma olduğu söylenebilir.<sup>12</sup> Bu çalışmada seyahatin XIX. yüzyılda uğradığı değişim, yeni seyahat araçları, oteller, turistlerin okudukları kitaplar ve İstanbul'da ziyaret ettikleri tekkeler hakkında sunulan önemli bilgilerin yanı sıra seyahat broşürleri, gezi rehberleri ve turistlere ait fotoğraflar başta olmak üzere Osmanlı Devleti'nin turizm tarihine dair yüzlerce görsel malzeme vardır. Tüm bu çalışmalara ek olarak, başlı başına turistlere odaklanmamakla beraber Musa Çadırcı, Hamiyet Sezer, Nalan Turna ve İlkay Yılmaz'ın araştırmaları; ülkeye giriş çıkış ve ülke içerisindeki seyahat süreçlerinin devlet tarafından nasıl düzenlendiğini, pasaport ve mürûr tezkereleri üzerinden ayrıntılı olarak ele almaktadır. Yine Yılmaz, devletin otel ve misafirhanelerde kalan yabancıları kayıt altına alma isteğini ortaya koymaktadır.<sup>13</sup>

<sup>7</sup> Aytuğ Arslan ve Hasan Ali Polat, "Guidance Services and Legal Regulations Aimed at Interpreters and Guides in the 19th century Ottoman Empire", **Tourism Management Perspectives**, 2016, 19, s. 40-47; Vahdettin Engin, **Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2017, s. 185-190.

<sup>8</sup> Arslan, "19. Yüzyıl Türkiye Gezi Rehberleri: John Murray Yayınları", **III. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi**, Aydın, 2014, s. 151-163; Onur İnal, "19. Yüzyıl Seyahat Rehberleri'nde İstanbul," **Osmanlı İstanbulu II** (Ed. Feridun M. Emecen, Ali Akyıldız ve Emrah Sefa Gürkan), 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2014, s. 277-286; Burak Onaran, "Taam Etmek İsterim-Nêniz Var?": Seyyahlar, Turistler ve Mütevazı İstanbul Sofraları (XIX. Yüzyıl)", **Mutfaktarih Yemeğin Politik Serüvenleri**, 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2016, s. 13-29.

<sup>9</sup> Zafer Toprak, " 'Seyyah'tan 'Turist'e, 'Sınâat'tan 'Endüstri'ye : 'Ecânib Sınâatı,' (Türkiye'de 'Ecânib Sınâatı' ya da 'Turizm Endüstrisi')," **İstanbul**, Tarih Vakfı Yayını, sayı 6, Temmuz 1993, s. 66-69.

<sup>10</sup> François Georgeon, "Savaşın Arefesinde Gezginler", **İstanbul 1914-1923** (Haz. Stefanos Yerasimos), 3. Baskı, (Çev. Cüneyt Akalın), İletişim Yayınları, İstanbul, 2015, s. 29-46.

<sup>11</sup> Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2018, s. 182-184.

<sup>12</sup> **Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı** (Haz. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2015.

<sup>13</sup> Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Çıkarılan Men'-i Mürûr ve Pasaport Nizâmnameleri", **Belgeler**, Cilt: XV- Sayı, 19, 1993, s. 169-185; Hamiyet Sezer, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Seyahat İzinleri (18.-19. Yüzyıl)", **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, C. 21, 2003, s. 105-124; Nalan Turna,

Turistler özelinde yabancı kaynaklar üzerinden daha fazla çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmaların büyük bir kısmı, genel süreçlere dair verdikleri bilgilere karşın, Mısır, Filistin, Suriye ve İngiliz seyahat acentesi Thomas Cook and Son özelinde kaleme alınmıştır. Bu çalışmalar, turizm tarihine ve Osmanlı Devleti'nin bu tarihte sahip olduğu yeri ortaya koymak açısından son derece önemlidirler. Bu alanda eser kaleme alan yazarların başında gelen Ali Behdad, XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren, “seyyâhın” yanında “turistin” ortaya çıkışının yapısal nedenlerini, yeni seyahat biçimini ve seyahatin macera hüviyetinden uzaklaşmasının yol açtığı kırılmaları incelemiştir.<sup>14</sup> Susan Nance da sürecin sadece Batı merkezli olarak anlaşılamayacağını, turistlere hizmet eden bir alt yapının Batılı acenteler Osmanlı topraklarına gezi düzenlemeye başlamadan önce de var olduğunu ileri sürmektedir.<sup>15</sup> Reinhold Schiffer ise, Batılıların Doğu'ya dair değerlendirmelerinin yanı sıra seyahatin maddi koşullarında yaşanan değişimi ve gezilerin gerçekleştirilme biçimlerine dair oldukça kapsamlı bir eser kaleme almıştır.<sup>16</sup> Bu konuda araştırma yapan kişiler arasında Waleed Hazbun, Ruth Kark, Martin Anderson, Doron Bar ve Kobi Cohen-Hattat, F. Robert Hunter, Rachel Maris, Maya Muratov ve Billie Melmann yer almaktadır.<sup>17</sup>

Bu çalışmalar seyahatin nasıl değiştiğini, Osmanlı topraklarına turistik gezilerin ne zaman başladığını ve özellikle dünya seyahat tarihinde önemli bir yere sahip olan Thomas Cook and Son seyahat acentesinin düzenlediği paket turlara dair bir çalışma için son derece önemlidir. Ancak bu eserlerin kaynakçalarının Batılı kaynaklardan oluşması, turistlere yönelik Osmanlı Devleti'nin tutumunun ve Osmanlı bakış açısının eksik kalmasına yol açmıştır. Örneğin, Rachel Mairs ve Maya Muratov'un eseri Batılı kaynaklar üzerinden turistler ve tercümanlara ilişkin detaylı bir anlatıma sahip olmakla beraber Osmanlı Devleti'nin 1890 yılından itibaren tercümanları denetim altına alma çabaları ve bunun nedenlerine ilişkin bir içeriğe sahip değildir.<sup>18</sup> Bu çalışmalarda camilerin ücret

**19. YY.'Den 20.YY.'Ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Mürûr Tezkereleri**, Kaknüs Yayınları, İstanbul, 2013; İlkay Yılmaz, **Serseri, Anarşist ve Fesadın Peşinde II. Abdülhamid Dönemi Güvenlik Politikaları Ekseninde Mürur Tezkereleri, Pasaportlar ve Otel Kayıtları**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2014.

<sup>14</sup> Ali Behdad, **Kolonyal Çözülme Çağında Oryantalizm**, (Çev. Sibel Erduman ve Berkay Ersöz), Chiviyazıları, İstanbul, 2007.

<sup>15</sup> Susan Nance, “A Facilitated Access Model and Ottoman Empire Tourism”, **Annals of Tourism Research**, Volume 34, Issue 4, 2007, s. 1056-1077; “The Ottoman Empire and the American Flag: Patriotic Travel Before the Age of Package Tours, 1830-1870”, **Journal of Tourism History**, 2009, 1:1, s. 7-26.

<sup>16</sup> Reinhold Schiffer, **Oriental Panorama British Travellers in 19th Century Turkey**, Rodopi, Amsterdam, 1999.

<sup>17</sup> Ruth Kark, “From Pilgrimage to Budding Tourism: The Role of Thomas Cook in the Rediscovery of the Holy Land in the Nineteenth Century”, **Travellers in the Levant Voyagers and Visionaries** (Ed. Sarah Searight ve Malcolm Wagstaff), Astene, Durham, 2011, s. 155-174; Waleed Hazbun, “The East as an Exhibit: Thomas Cook & Son and the Origins of the International Tourism Industry in Egypt”, **The Business of Tourism Place, Faith, and History**, (Ed. Philip Scranton ve Janet F. Davidson), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2007, s. 3-33; F. Robert Hunter “Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868-1914”, **Middle Eastern Studies**, 2004, Vol. 40, No. 5, s. 28-54; Martin Anderson, “The Development of British Tourism in Egypt, 1815 to 1850”, **Journal of Tourism History**, 4:3, 2012, s. 259-279; Doron Bar ve Kobi Cohen-Hattat, “A New Kind of Pilgrimage: The Modern Tourist Pilgrim of Nineteenth Century and Early Twentieth Century Palestine” **Middle Eastern Studies**, (2003), 39:2, s. 131-148; Kobi Cohen-Hattat, ve Yossi Katz, “The Attraction of Palestine: Tourism in the Years 1850-1948”, **Journal of Historical Geography**, Volume 27, Issue 2, 2001, s. 166-177; Rachel Mairs ve Maya Muratov, **Archaeologists, Tourists, Interpreters, Exploring Egypt and the Near East in the Late 19th-Early 20th Centuries**, Bloomsbury, Londra, 2015; Billie Melman, **Women's Orient: English Women and the Middle East, 1718-1918 Sexuality, Religion and Work**, 2. Baskı, Macmillan, Basingstoke, 1995.

<sup>18</sup> Mairs ve Muratov, a.g.e.



karşılığında ziyaret edildikleri belirtilmekle beraber Osmanlı arşivinde yapılacak araştırmalar sonucunda, ücretli ziyaretin, devletin takip ettiği bir politika olmadığı, aslında cami görevlilerinin suistimali nedeniyle ortaya çıktığı kolaylıkla anlaşılabilir. Devlet, camileri ücretsiz olarak ziyarete açmaktaydı ancak hademeler devletin belirlediği kuralların dışına çıkarak para almaktaydı.<sup>19</sup> Osmanlı devlet adamlarının turistleri algılama biçimleri, gezilerine ve belirli alanları ziyaretlerine izin verirken hangi saiklerden hareket ettikleri ve merkez-taşra arasında turistlere dair takip süreçlerinin nasıl bir yazışma sürecini izlediği bu çalışmalarda yer almamaktadır. Benzer biçimde, bu çalışmalarda turistler tarafından kaleme alınan bazı seyahatnamelerin neden yasaklandığına ilişkin bir açıklama da bulunmamaktadır. Doğrudan doğruya Osmanlı devlet adamlarının nizamnameler yolu ile yerleştirmeye çalıştıkları işlemler ve belgelere yansıyan tatbik süreçleri bu eserlerde yer almamaktadır. Yine bu çalışmalarda, turistlere dair bilgi içeren Osmanlı gazeteleri ve son dönem Osmanlı tarihine dair gözlemler içeren hatıratlar kullanılmamıştır. Böyle bir bakış açısı, devletin tüm seyahat sürecinin pasif bir gözlemcisi değil aksine oldukça aktif bir parçası olduğu ve Osmanlıların, turistlerin ve gezilerinin farkında oldukları, ancak Osmanlı kaynakları üzerinden elde edilebilir. Batılı kaynakları merkez alan bu çalışmalarda, sürecin Osmanlı tarafıyla ilgili kısmı ancak kısmen ve dolaylı olarak görülebilmektedir. Çalışmamız bu eksikliği giderecek bir özelliğe sahiptir.

Bu zamana kadar arka planda kalan seyahatin kendisi ve seyahat eden kitlenin devlet ile olan ilişkisi tezin konusunu teşkil etmektedir. Öncelikle turistlerin Osmanlı topraklarına neden seyahat ettikleri sorusunun cevabı aranıyor. Bu soru, çalışmanın ağırlıklı noktasını teşkil ediyor. Devamında ise, seyahat acenteleri, tercümanlar, konaklama yerleri ve konaklama şekilleri başta olmak üzere bütün bu sürecin nasıl cereyan ettiği üzerinde de duruluyor. Kısacası bir turistin evinden ayrılıp seyahatini tamamlayıp memleketine geri dönünceye kadar geçen süreç tespit ediliyor. Son olarak ise, bu tür turistik seyahatlerin dönemin siyasi olaylarından etkilenip etkilenmediği üzerinde de duruluyor.

XIX. yüzyılda buharlı gemiler ve trenlerle birlikte seyahat etmenin kolaylaşmış ve Osmanlı Devleti'ne gelen kişi sayısı da bu sürecin bir parçası olarak artmıştır. Daha fazla kişi için Osmanlı topraklarının erişilebilir hâle gelmesi, maddi saikler dışında, bu yerleri merak eden ve gezmek isteyen kişi sayısını önemli ölçüde artırmıştır. Geziler, standart paket turlar halinde satılmaya başlanmış, önceki yüzyıllarda diplomatlar, hacılar, bilim adamları ve tüccarların ağırlıkta olduğu ziyaretçilerin yanı sıra birey olarak ya da yüzlerce kişiden oluşan turist kabileleri Osmanlı topraklarının ziyaretçileri arasına eklenmiştir. Tezin temel iddialarından bir tanesi de, devletin topraklarını ziyaret eden kişiler ile ilgili süreçlerde aktif olduğu, turistlere dair bilgilere, daha turistler ülkeye adım atmadan sahip olduğu ve bu kişilere gerekli izinleri veren taraf olduğudur. Dolayısıyla pasif ve sürece herhangi bir etkisi olmayan bir devlet görüntüsü yerine, söz konusu olan sürecin içinde yer alan bir devlet mekanizmasıdır. Osmanlı Devlet adamları topraklarını sürekli ziyaret eden turist kabilelerinin

<sup>19</sup> BOA, DH.MKT, 1276, 100402 (16 Zilkade 1309/12 Haziran 1892).

farkındaydılar ve gerekli durumlarda sürece doğrudan müdahil olmaktaydılar. Geziler sadece turistlerin istekleri etrafında şekillenmemekte ve devletin onayının da alınması gerekmekteydi. Devlet hem merkezde hem de diğer bölgelerde, turistlere ülkeye giriş ve ülke içerisinde seyahat etmek için gereken izinleri vermekte, talep halinde koruma sağlamakta, turistleri takip etmekte ve merkez ve taşra arasında bilgi akışını sağlamaktaydı. Turist kabilelerinin seyahatlerini güvenli ve sorunsuz bir biçimde gerçekleştirmeleri adına da gerekli emirlerin kaynağı Yıldız Sarayı ve nezâretlerdi. Tüm bu süreçler ancak Osmanlı kaynakları dikkate alınarak elde edilebilir ve seyahat sürecinin iki tarafı da anlaşılabilir.

Tez, Osmanlı Devleti'ne yapılan bütün turistik gezileri ve bütün bölgeleri ele alma iddiasında bulunmamaktadır. Osmanlı Devleti'ne gelen turistlerin önemli gezi alanlarından bir tanesi, binlerce yıllık geçmişinin yanı sıra Nil Nehri nedeniyle de her yıl binlerce insan tarafından ziyaret edilen Mısır'dı. Bununla birlikte tez kapsamında, Mısır dışarıda bırakılmıştır. Bu duruma Mısır'ın 1882'den sonra İngiltere tarafından işgal edilmesi ve Osmanlı memurlarının turistlerle ilgili işlemlerde müdahil olmamaları yol açmıştır. Nitekim konuya ilişkin arşiv belgeleri arasında Mısır'la ilgili belge sayısı oldukça azdır. Tez, genel uygulamalara ve süreçlere dair bilgiler vermekle beraber, tezin mekânsal alanı doğrudan Osmanlı hâkimiyeti altına olan bölgeler, özelde ise İstanbul, Suriye ve Filistin'dir. Bu bölgeler turistlerin ziyaretlerini en fazla yoğunlaştırdıkları yerlerdir. Dolayısıyla gezi rehberleri, seyahatnameler ve arşiv belgeleri başta olmak üzere dönemin kaynaklarında turistler ile ilgili bilgiler İstanbul, Filistin ve Suriye'ye yapılan gezilere aittir. Genele dair bir çıkarım yapmak amacıyla Anadolu'da ya da diğer yerlerde gerçekleştirilen gezilere yer yer atıf yapmakla beraber, tezin konusu açısından bu bölgelerde yapılan seyahatler daha önemlidir. Yine Osmanlı Devleti'ne turistlerin Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nden gelmesi nedeniyle, bu bölgelerden gerçekleştirilen turistik geziler ön planda tutulmuştur. Dolayısıyla tez, mekânsal olarak İstanbul, Filistin ve Suriye, turistler özelinde ise, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri vatandaşları ile sınırlandırılmıştır.

Tezin tarih aralığı 1863-1914 olarak belirlenmiştir. 1863 yılının başlangıç olarak seçilmesinin ana nedeni, tespit edilebildiği kadarıyla Osmanlı Devleti'ne ilk turist kafilesinin bu tarihte gelmesidir. Kuşkusuz bu tarihten önce de turistler Osmanlı topraklarına gelmiştir ve birçok etkenin rol oynadığı süreci tek bir tarihten itibaren takip etmek de sorunlu olabilir. Ancak 1863 tarihi sembolik olmakla birlikte bu değişimle uyumludur. Alman Carl Stangen ve İngiliz Thomas Cook, Osmanlı topraklarına takip eden yıllarda turistik geziler düzenlemiştir. Yine, Amerika Birleşik Devletleri'nden Avrupa ve Osmanlı topraklarına düzenlenen ilk organize gezi 1867 tarihlidir. Bundan dolayı 1863 tarihini, değişimin belirginleşmeye başladığı dönem olarak kabul etmek mümkündür. 1914 yılı ise I. Dünya Savaşı'nın başladığı dönemdir. Dört yıl sürecek olan savaş nedeniyle seyahat için gerekli koşullar büyük ölçüde ortadan kalkmıştır. Bu nedenlerden dolayı 1863-1914 yılları değişimi ve genel süreci ele almak için seçilmiştir.

Tez dört ana bölüm halinde planlanmıştır. İlk bölüm, dünya genelinde turizmin ortaya çıkış sürecini İngiltere özelinden başlayarak izlemektedir. Turizmin önemli parçalarından olan, Thomas Cook and Son seyahat acentesi ve gezi rehberleri de bu amaçla birinci bölüm kapsamında incelenmiştir. İkinci bölüm ise Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen yolculukların, birinci bölümdeki gelişmelerin bir uzantısı olarak değiştiğini iddia etmektedir. Bu bölümün ardından turistlerin Osmanlı Devleti'ne seyahat etme sebepleri ve seyahat için gerekli bürokratik işlemler ve hazırlık süreçleri ele alınmaktadır. Üçüncü bölümde ise turistlerin Osmanlı topraklarına adım atarken tamamlamak zorunda oldukları bürokratik işlemler, Osmanlı belgelerinde turistler için kullanılan ifadeler, haber alma ağı ve ülkeye giriş işlemleri incelenecektir. Son bölümde ise, turistlerin ziyaret ettikleri yerler ve bu yerler için gerekli izin süreçleri, gezi güzergâhları, konaklama türleri ve Osmanlı Devleti'nin turistlere yönelik genel ve özel uygulamaları ele alınacaktır. Yine bu bölümde, nizâmnâmeler, arşiv belgeleri ve gazete haberleri üzerinden hem basın hem de devletin turistleri algılama biçimi irdelenmektedir.

Çalışmanın temel kaynakları Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki belgeler, nizâmnâmeler, gezi rehberleri, seyahat acentelerinin gezi programları, süreli yayınlar ve hatıratlardır. Bu zamana kadar çoğunlukla göz ardı edilen, Osmanlı Devleti'nin turistlere yönelik uygulamaları ve bakışı arşiv belgeleri, tercümanlara ve otellere yönelik nizamnamelerle ortaya konulabilir. Arşiv belgeleri incelenerek hem sözcük düzeyinde bürokrasinin turistleri nasıl değerlendirdiğini hem de devletin bu süreçte son derece aktif olduğu görülebilir. Arşiv belgeleri incelenen zaman diliminin tamamında yoğun bir anlatıma sahip değildir. XIX. yüzyılın sonları ve XX. yüzyılın ilk kısmı belge yoğunluğu açısından önceki döneme kıyasla daha zengindir. Bu durum aynı zamanda arşiv belgeleri üzerinden süreklilik ve değişimin tespit edilmesinde kesintiye neden olmaktadır. Başkanlık Osmanlı Arşivi'nde Babıâli Evrâk Odası'na ait belgeler, merkezin gelişmeleri nasıl haber aldığını ve kalemler arasındaki iletişimin nasıl sağlandığını ve merkezin bakış açısı ve kararlarını ilk elden görülmesine olanak sağlamaktadır. Yine bu bağlamda Yıldız Evrakı da oldukça önemlidir. Bu kaleme ait evraklar bizzat Padişah'ın olaylara dâhil olması, gerekli durumlarda anlık müdahaleler başta olmak üzere iktidarın merkezi olan Padişah'ın yaklaşımını gözler önüne sermektedir. Hariciye Nezâreti'nin evrakı ise turistler adına başvuru yapan yabancı temsilciliklerin Osmanlı makamlarından vatandaşları adına neler talep ettiklerine ve turistlerin seyahatlerine dair kimi zaman aylar öncesinde yapılan yazışmalara dair detaylar içermektedir. Dâhiliye Nezâreti'ne ait belgeler ise merkez-taşra arasındaki iletişim için oldukça önemlidir. Yerel mülki amirlerin bağlı oldukları Dâhiliye Nezâreti, turistler ile ilgili işlemlerin, özellikle kendilerine gezileri esnasında gerekli kolaylıkların sağlanması, engel olunmaması başta olmak üzere turistik gezilerin sorunsuz tamamlanması için gereken süreçlerin muhatabıydı. Bu belgelerde, turistik gezilerin öncesinde gerçekleştirilen hazırlıkları ve takip süreçleri görülebilir. Aynı şekilde Zabtiye Nezâreti'ne bağlı kalemlere ait yazışmalar da, haber alma açısından oldukça önemlidir. Turistlere ait isim listelerinin hazırlanması, turistlerin kimi zaman saat düzeyinde hareketlerine dair oldukça detaylı anlatımlar ve devletin güvenlik kaygısı doğrudan incelenebilir. Yine Rusûmat Nezâreti kayıtları da gümrük kontrollerine ilişkin bilgiler içermektedir.

Evkâf Nezâret ve Maârif Nezâreti yazışmaları da bünyelerinde bulunan dini ve tarihi yapıların hangi şartlar altında ziyaret edilebileceğini ve turistlerin ve personellerin ziyaret kurallarına dikkat edip etmediklerine dair çıkarım yapılmasına olanak sağlamaktadır.

Seyahatnamelerde ise resmi belgelerin yansıtmadığı verileri bulmak mümkündür. Gezi notlarının gündelik işleyişe dair içerdikleri veriler, nizâmnâmeler ve arşiv belgelerine kıyasla tatbik sürecini daha canlı ortaya koyabilir ve kontrol işlemlerinin kimi zaman aşılabilirdiğini gösterebilir. Turistlerin seyahatleri için başvurdukları en önemli eserler arasında yer alan gezi rehberleri ise, dönemin seyahat şartlarının ortaya konulması açısından büyük bir öneme sahiptir. Farklı tarihlere ait gezi rehberleri üzerinden yaşanan değişim de yakından takip edilebilir. Yine bu rehberlerde yer alan turistlere yönelik tavsiyeler, bir turistin gezisini nasıl gerçekleştirebildiğine ilişkin ipuçları sunmaktadır. Bunlar arşiv kaynaklarında ya da Osmanlı gazetelerinde değinilmeyen konular arasındadır. Aynı şekilde seyahat şirketleri ve acentelerin gezi programları; bir ürüne dönüşen gezi paketlerini, gezi ücretine dâhil olan hizmetleri, gezinin aşamalarını ve Osmanlı Devleti'ni ziyaret etmek isteyen bir turist için alternatiflerinin neler olduğunu göstermektedir. Ancak gezi rehberleri ve seyahatnameler incelenirken, ağırlıklı olarak İngilizce rehberler ve seyahatnameler kullanılmıştır. Seyahatnameler söz konusu olduğunda ise Türkçe'ye tercüme edilmiş olan farklı dillerdeki seyahatnamelerin kullanılması, İngilizce kaleme alınan seyahatnamelere bağlı kalınması sorununu, kısmen de olsa gidermiş ve seyahatname seçiminde farklı yıllara ait örneklerin olmasına dikkat edilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin son dönemine ilişkin hatıratlar söz konusu olduğunda ise turistlere dair sınırlı bir anlatım vardır. Bundan dolayı, devlet mekanizmasının dışında Osmanlıların şehirlerini ziyaret eden turistlere ve hareketlerine dair detaylı gözlemleri büyük oranda eksik kalmaktadır. Osmanlı basınında ise turistlere dair haberler, turistik gezilerin, muhabirler ve kamuoyu açısından haber değeri taşıdığını göstermektedir. Ancak gazeteler ve dergiler sınırlı ölçüde taranmıştır. Sistematiğe bir taramadan daha çok, arşiv belgelerinden, gezi programlarından ve seyahatnamelerden hareketle belirli tarihlere yönelik kısmi bir inceleme yapılmıştır. Dolayısıyla bu haberlerin genel resmi ne ölçüde yansıttığı tartışmalı olsa da yine de belirli noktalara işaret etmesi ve Osmanlı Devleti'nin okuyan vatandaşlarına turistlere dair hangi tür haberlerin verildiğini anlamak açısından önemlidir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1.MODERN TURİZMİN DOĞUŞU

XIX. yüzyılda, Osmanlı Devleti topraklarına yönelik turistik gezilerin ne manaya geldiğinin anlaşılması için, öncelikle birey olarak turistin ve bir endüstri olarak da turizmin ortaya çıkış sürecinin incelenmesi gerekmektedir. Bu yüzyılda Osmanlı coğrafyası, dünyayı etkisi altına alan küreselleşme ve Avrupa ile artan bağlantı sonucu, geniş bir yabancı kitleye ev sahipliği yaparken, yeni ziyaretçi tipleri Osmanlı topraklarında görülmeye başlanmıştır. Teknolojik yenilikler ve dönemsel eğilimler, daha önce karşılaşılmayan bir ziyaretçi tipini harekete geçirmiş ya da daha fazla görünür kılmıştır. Örneğin; fotoğraf makinesi, ressamın yanına yeni bir gözlemciyi eklemiş; arkeolojik keşif heyetlerinin sayısı artmıştır. Bu dönemin *yenilerinden* bir tanesi de turisttir. Turistin ortaya çıkışı Osmanlı açısından olduğu kadar dünya seyahat tarihi düşünüldüğünde de yeni bir gelişmedir. Seyahat, XIX. yüzyılda bir tüketim nesnesi haline gelmiştir. Tüketici ise, yeni bir yolcu tipi olan turisttir. Kitle turizminin dünya ölçeğinde bir incelemeye tabi tutulması, Osmanlı topraklarına yönelik gezilerin hem Osmanlı Devleti'nin bir çekim merkezi olarak kendine has özelliklerin bir sonucu hem de dönemin gelişmelerinin doğrudan bir uzantısı olduğunu ortaya koyacaktır.

Bu nedenle birinci bölümde, kitle turizminin ortaya çıkışı ve gelişim eğrileri incelenecek ve seyahatin önceki yüzyıllardan farklı olarak XIX. yüzyılda neden ve nasıl bir dönüşüme uğradığına ilişkin genel bir değerlendirme yapılacaktır. Ardından yüzyılın en önemli seyahat acentesi olarak kabul edilen “Thomas Cook and Son” özelinde yapılacak bir inceleme, turizm sektörünün inşa aşamalarının ve bileşenlerinin daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Özelleşen içerik ve genişleyen kapsamları ile turistin en önemli yardımcılarından bir tanesi olan seyahat rehberleri ise turistin beklentilerini oluşturan ve seyahate dair bir pencere çizen araçlar olarak değerlendirilecektir.

#### 1.1.Seyahatin Demokratikleşmesi: Milyonlar Yollarda

Kitle turizmi ve turistin hikâyesi, dünyayı ulaşılabilir ölçülere indirerek yolculukları kökten değiştiren buhar çağına aittir. Binlerce yıl öncesinde görülen benzer izlere ve özellikle XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'da genişleyen seyahat ağının varlığına karşın, seyahatin bir ayrıcalık olmaktan çıkarak kitleleşmesi XIX. yüzyılda gerçekleşmiştir. Seyahati, insanın dünyayı ve kendisini keşfinde önemli bir araç olarak gören Stefan Zweig'in “Seyahat acentelerinin bizleri

kargo örneği bir yerden bir yere götürmesine de izin vermeyelim”<sup>20</sup>, cümlesi, XX. yüzyılda söylenmiş olsa da yeni dönemin ruhunu yansıtmaktadır. Seyahat, XIX. yüzyılda bir meta haline gelmiştir.

Bu değişim sözcüklere de yansımıştır. Yaşanan gelişme seyyâh (traveller) olarak adlandırılan yolcunun yanında, turistin ortaya çıkmasıdır. Bugün İngilizcede seyahat etmek anlamına gelen *travel* sözcüğünün kökeni “bela, iş ve eziyet” anlamlarına gelen *travail*dir. *Travail* sözcüğünün ise Latince üç kazıklı işkence aleti demek olan *trepalium* sözcüğünün Fransızca versiyonuna dayandığı düşünülmektedir. Turist sözcüğü ise Yunancadan Latinceye geçmiş olan ve çember/daireyi tanımlayan bir alet olan *tornus* sözcüğünden türemiştir.<sup>21</sup> Bunun yanı sıra turistten bahsedilirken kullanılan diğer bir sözcük geziye çıkmış kimse anlamına gelen “excursionist” olurken geziye “excursion” denilmekteydi. Nitekim, Thomas Cook tarafından yayımlanan seyahat bültenine verilen ad da “Cook’s Excursionist and Cheap Trip Advertiser” dı.<sup>22</sup> *Travel* sözcüğünün etimolojik açıdan çaba gerektiren aktif bir duruma işaret etmesi nedeniyle Daniel J. Boorstin, “seyahat etme sanatının kayboluşu olarak” tanımladığı *turistin* ortaya çıkışına ilişkin şu yorumda bulunur; “macera paket halinde ve risksiz tüketim garantili olarak satılır hale gelecekti.”<sup>23</sup>

XX. yüzyıla gelindiğinde ise artık, otomobil ve uçakların sıradanlaştığı bir dünyada, macera ve belirsizliklerle dolu geçmişe özlem duyan Zweig, nelerin güzel ve beğenilmesi gerektiğini söyleyen bir rehberin arkasında, basit birer takipçiye dönüşen insanlar nedeniyle, seyahatin en önemli özelliği olan kişiselliğini ve derinliğini kaybettiğini ifade eder:

Ta eski çağlardan bu yana “seyahat” deyince insanların aklına bir an için macera ve tehlike gelirdi. Seyahat kelimesinin içinde hep birçok rastlantının yanı sıra çekici bir güvensizlik de vardı(...)Kütle içinde kendilerine yolculuk yaptırılanlar ise götürüldükleri ülkelerde birçok yeni şeyin yanından geçiyor, içine girmiyor, oraların değişik özelliklerini tanıyamıyor(...)Ülkeye gelen herkes hep aynı şeyleri görüyor, hep aynı açıklamaları dinliyor. Herkes aynı anda aynı şeye bakıyor, hiç kimse yabancı ülkenin değerlerini yakından tanıyıp onların zevkine varamıyor. Döndüğünde ülkesine gururla götürdüğü en önemli şey, şu veya bu kiliseyle sarayı yakından görmüş olması. Kendini bilgilendirip kültürünü zenginleştireceğine yeni bir “sportif rekor” kırıyor.<sup>24</sup>

Turist sözcüğünün ilk kullanım tarihine ilişkin farklı iddialar bulunmasına rağmen, sözcüğün XVIII. yüzyılın son çeyreğinde Batı dillerinde görülmeye başlandığı kesindir. XVIII. yüzyılın ikinci yarısı genel olarak klasik Büyük Tur’un eğitim amacından uzaklaşarak geniş kesimler tarafından benimsendiği ve sanayileşmenin yavaş yavaş kendisini hissettirdiği dönemdir. Bu iki veri dikkate alındığında, bu dönemde seyahat eden kişilerin bir kısmı için daha önce kullanılmayan bir sözcüğün tercih edilmeye başlanmasının bir neden-sonuç ilişkisine dayalı olduğunu söylemek hatalı

<sup>20</sup> Stefan Zweig, *Yolculuklar Üzerine*, (Çev. Ahmet Arpad), Everest Yayınları, İstanbul, 2011, s. 211.

<sup>21</sup> Daniel J. Boorstin, “From Traveler to Tourist: the Lost Art of Travel”, *The Image A Guide to Pseudo-Events in America*, Vintage Books, New York, 1992, s. 85.

<sup>22</sup> Andrew Williamson, *The Golden Age of Travel The Romantic Years of Tourism in Images from the Thomas Cook Archives*, Peterborough, Thomas Cook Publishing, 1998, s. 34.

<sup>23</sup> Boorstin, a.g.e., s. 86.

<sup>24</sup> Zweig, a.g.e., s. 209-210.

olmayacaktır. 1800 yılında, İngilizcedeki yeni sözcüklerin kullanımı üzerine yazılan bir kitapta görülen Samuel Pegge (1704-1796)'nin “bugünlerde seyyâh (traveller) turist (tour-ist) olarak adlandırılmaktadır” cümlesi, artık kendisinden bahsedilirken yeni bir sözcüğe ihtiyaç duyulan yeni bir karaktere işaret etmesi açısından önemlidir.<sup>25</sup> Yeni bir sözcüğün kullanımı daha önce böyle bir yolcunun var olmadığına ya da bu denli belirgin hale gelmediğinin dolaylı bir kanıtıdır. Ancak “traveller” ve “tourist” sözcükleri arasında keskin bir ayırmadan ziyade, çoğu kez bir eş anlamlılık olduğu unutulmamalıdır. Örneğin, ünlü İngiliz yayınevi John Murray'ın seyahat rehberlerine verdiği genel ad *Hand-Book for Travellers*'dir. Seyyâh ve turist arasında birbirini tamamen dışlayan bir ayırmadan kaçınılmasının gerekliliğine rağmen, turist ve seyyâh sözcükleri bir zıtlığa işaret eder durmaktadır. Turist, mekân tüketicisi olarak keşfeden seyyâhtan ayrılmaktadır.

Turizmi diğer seyahat türlerinden ayıran, insanların doğrudan bir kazanç ya da zorunluluk söz konusu olmaksızın, özgür iradeleriyle, gündelik hayatlarının bir parçası olarak yeni yerler görmek istemeleri ve boş vakitlerini değerlendirmek amacıyla seyahat etmeleridir. Turistik gezilerin aksine; dini, diplomatik, askeri, ticari seyahatler ya da bilim ve eğitim gezileri hep bir amaca yönelik olarak gerçekleştirilir. Bu tür yolculuklarda seyahat, bireyin hedefine ulaşmak için başvurduğu bir araç olmanın dışında çoğunlukla bir anlam taşımaz ya da ana hedef yolculuk değildir; tüccar, para kazanmak için seyahat ederken; hacı adayı, ilahi mesaja ulaşmak için yolculuğun zorluklarına katlanmaktadır. Turizm söz konusu olduğunda yolculuğun kendisi anlam yüklüdür, seyahat doğrudan bir amaç ve ihtiyaç haline gelmiştir. Seyahati, bireyin sosyal konumunu yansıtan bir gösterge olarak değerlendiren dönemin yazarlarından Theodor Fontane (1819-1898) şöyle demektedir:

Eskiden iklim hakkında konuşma nasıl âdetlendiyse, bugün de herkes seyahat muhabbeti ediyor. Ekim ayından Noel'e kadar ‘Bu yaz neredeydiniz?’ diye soruyor insanlar birbirine, Noel'den Paskalyaya dek ‘Bu yaz nereye gideceksiniz?’. Birçok insan, yılın on bir ayını, yalnızca bu on ikinci aya bir hazırlık, varoluşun doruğuna götüren bir merdiven gibi görüyor. Yalnızca bu bir ay için yaşıyor, yalnızca bu bir ay düşünüyor ve özleniyor.<sup>26</sup>

Fontane'nin dile getirdiği değişim; Sanayi Devrimi'nin, toplumsal ve ekonomik yapıyı dönüştürücü etkisiyle, seyahatin sınırlı sayıda birey için geçerli bir pratik olma özelliğinin silikleşmesi ve kitlelerin seyahate çıkmayı hayatlarının bir parçası olarak değerlendirmeye başlaması sonucunda gerçekleşmiştir.<sup>27</sup> Bu nedenle, modern turizm öncesi seyahat tarihinin en önemli aşamalarından biri olan, İngiliz aristokrasisine mensup genç erkeklerin eğitimlerini tamamlamak üzere Avrupa'da çıktıkları kültür gezileri (Büyük Tur, XVI-XIX. yüzyıllar) toplumsal hiyerarşide üst katmanlarda yer alan, seyahat için gerekli zamana ve paraya sahip bir azınlığın erişimindeydi. Aynı durum Romantik akımın etkisi ile doğayı keşfe yönelik seyahatler için de geçerlidir. Bu

<sup>25</sup> James Buzard, *Oxford English Dictionary*'nin ikinci baskısında “tourist” sözcüğünün 1780 tarihli bir kullanımına yer verildiğini belirtmektedir. Bkz. James Buzard, *The Beaten Track European Tourism, Literature, and the Ways to Culture, 1800-1918*, Clarendon Press, Oxford, 1993, s. 1.

<sup>26</sup> Winfried Löschburg, *Seyahatin Kültür Tarihi*, (Çev. Jasmin Traub), Dost Kitapevi, Ankara, 1998, s. 129.

<sup>27</sup> John Urry, *Turist Bakışı*, (Çev. Enis Tataroğlu ve İbrahim Yıldız), Bilgesu, Ankara, 2009, s. 37-44.

durumun ana nedeni, gerekli maddi birikim ve boş zamanın paranın yanı sıra, seyahati sosyal bir gereklilik olarak tanımlayan yaşam biçiminin üst sınıflara özgü olmasıydı.<sup>28</sup>

Sanayileşme öncesi dönemde, sınıfsal olduğu kadar cinsiyet temelli bir ayırım da söz konusuydu. Dönemin genel ruhu erkek egemendi ve kadın, ancak seyahatin buhar gücü ile kazandığı yeni hüviyetin etkisi ile yollarda görünür hale gelmiştir. Seyahatin bir azınlık tarafından ve çoğunlukla yeni yerler görmekten ziyade, başka amaçlara yönelik olarak deneyimlenen bir ayrıcalık olmaktan çıkarak toplumun geneli için erişilebilir hale gelmesi ancak sanayileşmenin harekete geçirmiş olduğu dinamiklerle mümkün olmuştur.<sup>29</sup> XIX. yüzyıl, mekânlar üzerindeki tekeli kırmış; sanayileşme, mekânları üretmiş olduğu yeni tüketici kitlesinin kullanımına sunmuştur.

Keyif amaçlı gezilere dair kanıtlara M.Ö.1500'lerden itibaren Mısır'da rastlanılmaktadır. Lionel Casson'un, Djoser Piramidi'ne bağlı bir ibadetgâhın duvarında yer alan M.Ö.1244 tarihli bir yazıdan aktardığına göre Mısır hazine kâtibi Hadnakhte “vezirin kâtibi olan erkek kardeşi Panakhti ile birlikte, Memphis'in batısına, gezinti ve eğlence amacıyla geldi.”<sup>30</sup> Yine bu dönemde, modern turizmi çevreleyen birçok unsur arasında yer alan rehber kitap, harita, andaç ve seyahat bürolarına dair, düşük yoğunlukta olsa da örnekler mevcuttur. Gerçek dışı anlatımlarıyla ziyaretçilerin ilgisini çekmeye çalışan rehberler, Samsatlı Lukianos'un (M.S.125-180) cümlelerinde görülebilir; “Yunanistan'dan uydurma hikâyeleri çıkar, rehberler açlıktan ölecektir, çünkü hiçbir turist bedava bile olsa gerçekleri duymak istemez.”<sup>31</sup> Tüm bu verilerin işaret ettiği turizm başlığı altında yer alan gezilerin, tarihte bir anda icat edilmediği ve birçok modern olgu gibi insanlık tarihi ile paralel olduğudur. Ancak modern turizmin kitlesel bir olgu olarak XIX. yüzyılda ortaya çıkması, XIX. yüzyılın birçok alanda görülen “kitleliliği” ile yakından ilişkilidir.

Kitle turizmine dair literatür, turizmi, genel olarak sanayileşmeye dayalı bir bakış açısı ile İngiltere merkezli bir gelişme olarak sunmaktadır. Ancak konuya dair farklı tarihsel açıklamalar da mevcuttur. Sınırlı bir düzeyde olmakla birlikte, turizm için başlangıç noktasını Antik Yunan olarak kabul eden Gilbert Sigaux, Herodot'u (M.Ö.484-425) ilk turistlerden biri olarak kabul etmektedir.<sup>32</sup> Yine benzer bir bakış açısı ile Maxine Feifer, kitle turizmini başlatan kesimin imparatorluk Roma'sında, yaz aylarında deniz kıyılarına yerleşen, oyunlara katılmak için şehir değiştiren ve Yunanistan, Anadolu ve Mısır'ı içine alan bir güzergâhta kültür gezileri düzenleyen Romalılar olduğunu dile getirmektedir. Bunu mümkün kılan geniş Roma yol ağı ve *Pax Romano* olarak ifade edilen Roma hâkimiyetiydi.<sup>33</sup> Keyif amaçlı yolculukların ortaya çıkışını, Büyük Tur gezilerinin geniş

<sup>28</sup> A.J. Burkart ve S. Medlik, **Tourism Past, Present and Future**, Londra, Heibenabb,1981, s. 4; Urry, **Mekânları Tüketmek**, (Çev. Rahmi G. Öğdül), 2. Baskı, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2015, s. 194-195.

<sup>29</sup> Urry, **Turist**, s. 35-51.

<sup>30</sup> Lionel Casson, **Travel in the Ancient World**, John Hopkins University Press, Maryland, 1994, s. 32.

<sup>31</sup> Casson, **Everyday Life in Ancient Rome**, John Hopkins University Press, Maryland,1998, s. 120.

<sup>32</sup> Gilbert Sigaux, **History of Tourism**, Leisure Arts, Londra, 1966, s. 9-10.

<sup>33</sup> Maxine Feifer, **Going Places the Ways of the Tourist from Imperial Rome to the Present Day**, Macmillan, Londra, 1985, s. 8-10.



kesimler tarafından benimsenerek kökenlerinden koptuğu XVIII. yüzyıl ortasından itibaren izleyenler olduğu gibi, turizmi, Sanayi Devrimi paralelinde inceleyenler, yapısal değişiklikleri temel ölçüt olarak ele almaktadır.<sup>34</sup> Örneğin, turizmin, Sanayi Devrimi'nin doğal bir sonucu olduğunu dile getiren Jozsef Borocz, Bennedict Anderson'ın "matbaa-kapitalizmi" kavramından hareketle bir "seyahat-kapitalizmi"nden söz etmektedir. Borocz'un iddiasına göre, turizm sanayileşmenin genel bağlamı içinde bir anlam taşır ve bu nedenle sanayi öncesi dönemlerden bahsederken turizm kavramının kullanılması hatalı olacaktır. Borocz, matbaanın kitap basımı üzerinde yarattığı etkinin benzerini, sanayileşmenin seyahat üzerinde gösterdiğini söyleyerek sanayileşme öncesi seyahati matbaa öncesi kitap basımına benzetmektedir.<sup>35</sup>

Turizmi açıklamaya yönelik farklı görüşler ve tarihsel veriler dikkate alındığında, söz konusu gezilerin coğrafya ile sınırlı olmadığını ve tarihte bir anda ortaya çıkmadığını söylemek mümkündür. Bir icat ve mucit söz konusu değildir. Ancak modern, örgütlü ya da kitle, önüne hangi sıfat konulursa konulsun, adı geçen gelişmenin tarihlendirilmesinde dikkate alınması gereken nokta, bir ayrıcalık göstergesi olarak seyahatin anlam yükünü kaybetmesi ve tarihte daha önce görülmemeyen bir kitlenin seyahat eden/edebilir duruma gelmesidir. XIX. yüzyılın ikinci yarısına ait veriler, yolculuğun kitleleşmesini açıkça göstermektedir. 1879 yılında İsviçre'yi ziyaret eden turist sayısı 200 bini, Amerika Birleşik Devletleri'nden olmak üzere toplam 1 milyon; aynı dönemde dünyada trenle seyahat eden kişi sayısı ise yıllık 2 milyar olarak tahmin edilmekteydi.<sup>36</sup> Bir yüzyıl önce ise 1785 yılında sayıları giderek artan ziyaretçilerin, İsviçre'yi istilasından şikâyet eden Edward Gibbon'a bir arkadaşının bildirdiğine göre, kıtada seyahat etmekte olan İngilizlerin toplam sayısı 40 bin civarındaydı ki bu sayı, İngiltere nüfusunun yaklaşık 7 milyon olduğu düşünüldüğünde, nüfusun oldukça düşük bir kısmına tekabül etmekteydi.<sup>37</sup>

İngiltere modern turizm tarihinde önemli bir yere sahiptir. Alexander Dumas, İsviçre'de karşılaştığı İngiliz turistler nedeniyle turizmi; buhar gücü ve mizahın yanında, dünyayı etkileyen üç İngiliz icadından biri olarak değerlendirmiştir.<sup>38</sup> Çünkü turisti var eden ve kıtaya taşıyan alt yapı Sanayi Devrimi'ni başlatan ülke olarak ilk kez İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Sanayileşme, nüfus artışı, şehirleşme, çalışma dışı zamanın kurumsallaşması, toprak dışı yatırım araçlarına sahip geniş bir sınıfın varlığını mümkün kılmasının yanında, insanların ve malların tarihte daha önce hiç olmadığı kadar hızlı ve güvenli yer değiştirmesine imkân sağlayan dönemi başlatmıştır. Modern

<sup>34</sup> Lynne Withey, **Grand Tours and Cook's Tours A History of Leisure Travel, 1750 to 1915**, Aurum Press, Londra, 1998; Ekrem Işın, "Grand Tour'dan "Levant"a Seyahat Kültürünün Dönüşümü", **Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı** (Haz. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2015, s. 10; Urry, a.g.e., s. 37-52.

<sup>35</sup> Jozsef Borocz, "Travel-Capitalism: The Structure of Europe and the Advent of the Tourist", **Comparative Studies in Society and History**, Vol. 34, No. 4 Oct., 1992, s. 735-736.

<sup>36</sup> Eric Hobsbawm, **İmparatorluk Çağı 1875-1914**, (Çev. Vedat Aslan), 5. Baskı, Dost Kitapevi, Ankara, 2013, s. 22, 37.

<sup>37</sup> Withey, a.g.e., s. 6; Bu hesaplama sadece İngiltere'nin nüfusu üzerinden yapılmıştır. Bu dönemde İngiltere'nin nüfusu 7 milyon yüz bin olarak tahmin edilmektedir. Galler, İskoçya ve İrlanda'nın nüfusu dâhil edildiğinde ise toplam nüfus yaklaşık olarak 13 milyona ulaşmaktadır. Bkz. Christopher Harvie, "Revolution and the Rule of Law (1789-1851)", **The Oxford History of Britain** (Ed. Kenneth O. Morgan), Oxford University Press, Oxford, 2010, s. 477.

<sup>38</sup> Withey, a.g.e., s. 198-199.

turizm olarak adlandırılan süreç, bu temel üzerine kurulmuştur. Bundan dolayı, ilk demiryolu hatları ve gezileri, İngiltere'nin diğer bölgelerine kıyasla sanayileşme ve şehirleşmenin daha yoğun hissedildiği kuzey ve orta kesimlerde ortaya çıkmıştır.<sup>39</sup> XVIII. yüzyıl sonlarına ait bir tanıklık bu ifadeyi doğrulamaktadır. İngiliz Romantik edebiyatının temsilcilerinden William Wordsworth'un (1770-1850) "The Brothers" (1799) başlıklı şiirinde turist, İngiliz toplumunda meydana gelen büyük değişimler sonucu kırsal bölgelerin geleneksel yapısını yıkan sosyal güçlerin bir ürünü olarak görülür.<sup>40</sup>

İşaret edilen büyük değişim, yüzyılı belirleyecek olan sanayi endüstrisinin, kıra dayalı geleneksel ekonominin yerini alma sürecidir. Böyle bir kabulün anlamı; turizmin, seyahatin bir metâya dönüşebileceği ekonomik ve toplumsal yapı olmadan var olamayacağıdır. Bu nedenle, eğer turist bir tüketici olarak kabul edilirse öncelikle tüketicinin üretilmesi gereklidir. Üretim ise üretim araçlarına bağlıdır. Gerekli üretim araçlarının İngiltere ve Batı Avrupa'da dünyanın diğer bölgelerine nazaran daha önce ortaya çıkması, turizmin neden bu bölgelerde daha derin köklere sahip olduğunu açıklamaktadır. Bu süreç Napolyon Savaşları (1792-1815) sonrası kıtanın tekrar seyahate mümkün hale gelmesi ve sanayileşmenin etkilerini hissettirmesi ile belirginleşmiştir. Büyük Tur döneminde, uzun hazırlıklar sonucu süresi bir ile iki yıl arasında değişen kıta turuna çıkan asilzadenin yerini, XIX. yüzyılda özellikle yüzyılında ikinci yarısında turizm endüstrisinin sunduğu seçim özgürlüğü içerisinde kısa gezilere çıkan ve toplumsal tabanı oldukça geniş olan turist almıştır.

Mekânların fizik ve bilgi düzeyinde erişilebilirliklerinin her geçen gün daha da artması, seyahate dair bakışın da değişmesine neden olmuştur. Buna dair bir örnek J. K. Huysmans'ın *A rebours* (1884) romanındaki des Esseintes adlı karakterin başından geçenlerdir. Londra'ya gitmeye karar veren Parisli des Esseintes, yağmurlu bir günde hazırlıklarını yapar ve şehirdeki bir İngiliz kitapçıdan bir Londra rehberi satın alıp okumaya başlar. Daha sonra İngiliz turistlerle dolu bir İngiliz restoranında yediği akşam yemeğinin ardından des Esseintes, "gerçek" bir yolculuğun gereksiz olduğunu düşünmeye başlar çünkü Londra'nın kendisine seyahat rehberinde bulunan bilgilerin ve Paris'te gördüğü İngiliz dünyasından daha fazla bir şey sunamayacaktır. des Esseintes daha önce şehre gelmiş olan gezici bir resim sergisinde İngiliz tablolarını da görmüştür. Tüm bunlardan dolayı des Esseintes yola çıkmaktan vazgeçer ve evine geri döner.<sup>41</sup>

Sanayileşmenin seyahate etkisi; insanları ve malları hızlı, düşük maliyetli ve güvenli bir biçimde taşıma kapasitesinin ötesindedir. Demiryolu bağlantısı öncesi İngiltere'nin Portsmouth şehrine ait örnekte görüleceği üzere, en önemli etkisi kuşkusuz bu olmuştur. 1831 yılında 30 bin nüfuslu Portsmouth'tan başkent Londra'ya ulaşımı sağlayan at arabalarının günlük taşıma kapasitesi

<sup>39</sup> Burkart ve Medlik, a.g.e., s. 5-6; Urry, a.g.e., s. 37.

<sup>40</sup> Buzard, a.g.e., s. 19-27.

<sup>41</sup> Esther Allen, "Money and Little Red Books": Romanticism, Tourism, and the Rise of the Guidebook", **Literature Interpretation Theory**, 2008, 7:2-3, s. 223.

sadece 200 yolcuydu.<sup>42</sup> Seyahat aynı zamanda ucuzlamıştır. 1800 yılında Londra'dan İskoçya'ya ulaşım için gerekli olan 14 pound, bir ustabaşının yıllık kazancının üç katıydı.<sup>43</sup> Wolfgang Schivelbusch'un belirttiğine göre trenin hızı, ulaşımı kolaylaştırarak mekânı küçültmüştü; aynı zamanda ulaşılabilir kılarak genişletmiştir. Demiryolu at arabasının yerini almış, böylelikle seyahat edilen alan ile kurulan organik bağın yerini, bu bağdan yoksun panoramik bakış almıştır. Yolcu, artık geleneksel araçlarla gerçekleştirilen yolculuklarda kaleme alınan seyahatnamelerde örnekleri görülen engellerin, en aza indirildiği dünyada, üzerinde seyahat edilen alandan kopuk edilgen bir yapıya bürünmüştür.<sup>44</sup> Buharlı gemi ve demiryolu kullanımı ile doğal engeller; rüzgâr, gelgit ya da karayolu ulaşımını zorlaştıran hava koşulları ulaşım için sorun olmaktan büyük ölçüde çıkmış, mekanik güç sınırsız ve hızlı bir yolculuğu mümkün kılmıştır. Bu sürecin sonunda, trenler ve buharlı gemiler, ilk önce Avrupa'da daha sonra da dünya genelinde zincirin halkaları gibi birbirine eklenmiş yolculukların gerçekleşmesini sağlamıştır. Ulaşımında sağlanan, en azından plan düzeyindeki dakiklik, turiste seyahatini çok düşük bir sapma ile planlama şansını tanımıştır. Bir sonraki durağa ulaşmak için gereken süre, yolcu daha evinden dışarıya adımını atmadan bilinebilir hale gelmiştir.

Buharlı gemilere kıyasla demiryolunun ulaşımında etkisini göstermesi; başlangıçta insandan çok mal taşımacılığında kullanılması ve ücretlerin sıradan bir işçinin karşılayabileceğinin çok üstünde olması nedeniyle zaman almıştır.<sup>45</sup> Dünyada üzerinde sadece tren ile seyahat edilen ilk demiryolu olan, Liverpool-Manchester hattının açıldığı 1830 yılından sonra, demiryolu yapım çılgınlığı adı verilen gelişme demiryolu ağını büyük ölçüde artırmıştır. 1841 yılında, demiryolu uzunluğu dünya çapında 8.591 kilometreyken, 1876 yılına gelindiğinde 309.641 kilometreye ulaşmıştır.<sup>46</sup> Benzer bir gelişme karayolu yapımında da kendisini göstermiştir. 1830 ile 1847 yılları arasında sadece Avusturya'da 30 bin kilometre uzunluğunda karayolu inşa edilirken aynı dönemde Belçika'da karayolu uzunluğu iki katına çıkmıştır.<sup>47</sup> Yine, İngiltere'nin buharlı gemiler ile kıtaya bağlanma süreci olan 1820'li ve 1830'lu yıllarda, buharlı gemiler turistik geziler için de kullanılmaya başlanmıştır. Sayıları giderek artan gezilerin ilk örneklerinden biri 1825 yılında Calais'e, bir diğeri ise 1828 yılında 270 kişilik bir grupla Fransa'nın Boulogne-sur-Mer şehrine düzenlenmiştir.<sup>48</sup> 1848 yılına gelindiğinde ise, *Blackwood's Magazine*, bir yandan buharın sağladığı "faziletleri" överken diğer yandan seyahatin değişen doğasının başlarına musallat ettiği kötülük olarak betimlediği Avrupa'yı dolduran turistlerden yakınmaktadır.<sup>49</sup>

<sup>42</sup> Piers Brendon, **Thomas Cook 150 Years of Popular Tourism**, Secker and Warburg, Londra, 1991, s. 15.

<sup>43</sup> Judith Flanders, **Consuming Passions Leisure and Pleasure in Victorian Britain**, Harper Press, Londra, 2006, s. 15.

<sup>44</sup> Wolfgang Schivelbusch, **The Railway Journey the Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century**, University of California Press, California, 2014, s. 35-38, 53-54, 64.

<sup>45</sup> Bill Cormack, **A History of Holidays, 1812-1990**, Thoemmes Press, Londra, 1998, s. 23.

<sup>46</sup> Hobsbawm, **Sermaye Çağı 1848-1875**, (Çev. Mustafa Sina Şener), 5. Baskı, Dost Kitapevi, Ankara, 2012, s. 335

<sup>47</sup> Hobsbawm, **Devrim Çağı 1789-1848**, (Çev. Bahadır Sina Şener), 7. Baskı, Dost Kitapevi, Ankara, 2013, s. 187.

<sup>48</sup> John Armstrong ve David M. Williams, **The Impact of Technological Change: The Early Steamship in Britain**, International Maritime Economic History Association, St. John's, 2011, s. 126-127.

<sup>49</sup> Buzard, "The Grand Tour and After (1660-1840)", **The Cambridge Companion to Travel Writing** (Ed. Peter Hulme ve Tim Youngs), Cambridge University Press, Cambridge, 2002, s. 48.

Turizm bir endüstri olarak değerlendirildiğinde, her endüstri için geçerli olan müşteri kitlesinin turizm özelinde kimlerden oluştuğunun cevaplanması gerekmektedir. Tüketim, tüketicinin varlığını gerekli kılar. Endüstrileşme, ulaşım olan doğrudan etkisinin dışında müşteri kitlesinin oluşumunda ve insanların seyahat etmelerini kolaylaştıracak altyapının hazırlanmasında da rol oynamıştır. Üretimdeki artışın bir sonucu olarak çalışan sınıfların gelirlerinde meydana gelen yükseliş, insanlara seyahat, alkol, müzik, tiyatro ve spor müsabakaları gibi boş vakit eğlenceleri için gerekli tasarrufları yapabilecekleri maddi birikimi sağlamıştır.<sup>50</sup> Susie L. Steinbach'ın belirttiğine göre gelirlerin, fiyatlardan daha fazla artmasıyla ortalama bir İngiliz ilk kez kumar, tiyatro ve tatil gibi, temel kalemlerin dışında harcayabileceği bir gelire sahip olmuştur.<sup>51</sup> Bunun yanı sıra, zamanın, tarıma dayalı geleneksel ekonominin tersine çalışılan ve çalışılmayan olarak iki ayrı dilime bölünmesi, bireylere, kendi istekleri doğrultusunda kullanabilecekleri boş zamanı kazandırmıştır. Gündelik hayatın çalışma ve boş vakit arasında bölünmediği geleneksel ekonomide bireyin boş vakte sahip olması, ancak toplumun çalışmak zorunda olmayan dar kesimine mensup olması durumunda mümkündür.<sup>52</sup> Bu nedenle, hayatını idame ettirmek için çalışmak zorunda olanların nüfusun çoğunluğunu oluşturduğu bir dönemde ya da toplumda, seyahat etmek için gerekli paranın dışında en önemli ikinci engel, sürekli çalışmak zorunda olan sınıfların boş vakte sahip olmamasıydı. Boş vakte sahip kişiler toplumun varlıklı kesimleriydi; çalışmayan kişi ya zengindi ya da işsiz aylaktı.<sup>53</sup> Sanayi kapitalizmi bunu değiştirmiş, birey çalışırken boş vakte sahip olmuştur. Dolayısıyla, sanayi bölgelerinde çalışan işçiler ve yönetim, finans, hukuk, sağlık ve eğitim vb. alanlarda çalışan orta sınıf mensupları için, özellikle işçi sınıfının büyük mücadeleler sonucu elde ettikleri boş vakit, önceki yüzyıllardan farklı olarak teorik düzeyde de olsa günlük ya da daha uzun gezileri mümkün kılmaktaydı.<sup>54</sup>

1847 yılında İngiltere'de tekstil sanayiinde kadınlar ve gençler (13-18 yaş) için kabul edilen "On Saat Yasası" ve Avrupa'da "İngiliz haftası" olarak bilinen önce 1850'li yıllarda Lancashire'da, sonrasında başkent Londra'da uygulamaya konulan cumartesi öğleden itibaren başlayan hafta sonu tatili, bu açıdan önemli bir adımdır.<sup>55</sup> Yine, temmuzdan eylül ayına kadar değişen tarihlerde birçok sanayi bölgesinde işçilere verilen bir iki hafta arasında değişen ücretsiz izinler (wakeweeks), on binlerce çalışana günü birlik gezilere ayırabilecekleri boş zaman sağlıyordu. Ücretli resmi tatilin kurumsallaşmasına yönelik en önemli adımlardan bir tanesi, 1871 tarihli Bank Holidays Act ile atılmış ve bu düzenleme ile parlamento, çalışanların İngiltere, Galler ve Kuzey İrlanda'da dört, İskoçya'da ise beş günlük kamu tatili hakkı elde etmelerini garanti altına almıştır. İngiltere'de devlet memurları ile banka ve sigorta şirketleri gibi yerlerde çalışan işçiler için iki haftalık ücretli tatil

<sup>50</sup> Martin Daunt, **Wealth and Welfare An Economic and Social History of Britain 1851-1951**, Oxford University Press, Oxford, 2007, s. 419.

<sup>51</sup> Susie L. Steinbach, **Understanding the Victorians Politics, Culture and Society in Nineteenth-Century Britain**, Routledge, Londra, 2016, s. 88.

<sup>52</sup> Burkart ve Medlik, a.g.e., s. 4.

<sup>53</sup> Flanders, a.g.e., s. 206.

<sup>54</sup> Burkart ve Medlik, a.g.e., s. 4.

<sup>55</sup> Hobsbawm, **Sanayi ve İmparatorluk**, (Çev. Abdullah Ersoy), Dost Kitapevi, Ankara, 1987, s. 95.

1870’li yıllardan itibaren geçerli olurken, kısa bir zaman sonra fabrika işçileri de bu hakkı elde etmiştir.<sup>56</sup> Bu nedenlerle, Borocz’un belirttiği gibi, sanayileşmenin yarattığı yeni dünya ve bu dünyanın eski yapılar üzerindeki etkisi bütünsel olarak dikkate alınmadan, insanların bu ölçülerde seyahat etmelerinin nedenini salt yeni ulaşım araçlarının kullanımına indirgemek, benzer gelişmelerin neden farklı coğrafyalarda, turizm bakımından farklı gelişmişlik düzeylerine işaret ettiğini açıklamayı güçleştirmektedir.<sup>57</sup>

Düşük gelir ve uzun çalışma saatleri işçiler ve benzer hayat standardına sahip kişileri, kendilerine günübirlikçi (day-tripper) denilmesine yol açan gezilerini genellikle bir günle sınırlamak zorunda bırakmaktaydı.<sup>58</sup> İngiltere’nin güneyinde bir sahil kasabası olan Brighton’u Londra’ya bağlayan demiryolunun gelişim evresi bunu açıkta ortaya koymaktadır. 1841’de açılan Londra-Brighton demiryolu hattı öncesi gidiş ve dönüş süresinin 12 saat olması ziyaretçileri kasabada en az bir gece kalıp harcama yapmaya iterken bu süreyi dört saate indiren demiryolu, günübirlikçiye yaratarak ziyaretçi profilini değiştirmiştir. İşçi sınıfının yıllık tatil günlerinde ve özellikle pazar günleri düzenlenen indirimli seferler on binlerce işçiyi kasabaya çekmiştir. 1835 yılında, ulaşımın geleneksel araçlarla yürütüldüğü bir tarihte kasabaya gelen ziyaretçilerin toplam sayısı 117.000 olurken, sadece 1862 yılı Easter Monday tatil gününde kasabaya 132.000 gelmiştir. İşçilerin günübirlik ziyaretleri ve kendi yemeklerini getirmeleri sonucu gelir kaybına uğrayan kasaba sakinleri, hem bu duruma son vermek hem de işçilerden ziyade daha üst sınıflara hitap etmek adına demiryolu şirketlerine günlük dönüş biletlerini daha pahalıya satmaları için baskı uygulamıştır.<sup>59</sup> Günlük geziler, özellikle 1860’lı yıllardan sonra fabrikalar, tatil kuruluşları, kiliseler ve publar tarafından düzenlenip bu amaçla para biriktirilmesi teşvik edilirken, bu çabanın altında yatan nedenlerin başında işçilerin geziler aracılığıyla başta alkol olmak üzere kötü alışkanlıklardan uzak tutulması ve ülkelerini ve farklı kültürleri tanıyarak “medenileşmelerine” duyulan istek gelmekteydi.<sup>60</sup>

Orta ve üst sınıflar, günü birlik seyahat eden işçilerden farklı olarak, yeterli gelir düzeyleri ve işlerinden bir süre uzakta kalabilecek kadar boş zamana sahip olmaları nedeniyle yurtdışı gezilerinin müşteri kitlesini oluşturmaktaydılar. 1826 gibi erken bir tarihte *The Westminster Review*, İngiltere’nin devrim savaşlarına katılmasından Waterloo Savaşı’na (1815) kadar geçen süre zarfında erişime kapalı olan kıtaya akın eden İngilizleri “paraya ve zamana hükmeden yeni bir nesil” olarak tanımlar.<sup>61</sup> Bahsedilen yeni nesil, daha önce kırsal alanda kendi ihtiyaçlarını karşılayabilen kitlelerin şehirlere yerleşmesiyle onlara her türlü hizmeti sağlayan kişilerden oluşmaktaydı. Kol gücü olarak fabrikada çalışan işçi sınıfının yanında orta sınıfın gelişmesinin temel nedeni “büyük bir kent nüfusu

<sup>56</sup> Withey, a.g.e., s. 169.

<sup>57</sup> Borocz, a.g.e., s. 712-713.

<sup>58</sup> Flanders, a.g.e., s. 229.

<sup>59</sup> Flanders, a.g.e., s. 229-230.

<sup>60</sup> Urry, a.g.e., s. 42-51.

<sup>61</sup> Buzard, *The Beaten Track...*, s. 80.

içinde sanayi işçilerinin sayısı ne kadar artarsa, orta burjuva tabakasından olanların sayısı da o derecede artar”<sup>62</sup> ilkesi uyarınca kırsal ekonomide ihtiyaçlarını büyük ölçüde kendileri karşılayabilen bireylerin, şehirde başkalarına bağımlı hale gelmesiydi. İnsanların bir bölgede bu derecede yoğun birlikteliği ihtiyaçların çeşitliliğini, iş bölümünü ve buna yönelik bir pazarı beraberinde getirmiştir.

Fransa ile süren uzun savaş döneminde devlet borçlanmasında rol oynayan ve ticari işlemlerin artan yoğunluğu ile sermaye birikiminde bulunan tüccarlar, aracılar ve komisyoncuların yanı sıra devlet memurları, doktorlar ve avukatlar vb. yine orta tabakaya mensup kişiler arasında sayılabilirler. Bu sınıfın günden güne artan gücü, kendisini İngiltere’nin ulusal gelirinde açıkça gösterir; yüzyıl başında tarım ulusal gelirden üçte bir oranında bir paya sahipken 1850’li yıllarda beşte bir oranına düşmüştür.<sup>63</sup> Yine, Sally Mitchell’in tahminine göre 1837 yılında nüfusun %15’ini oluşturan orta sınıf 1901 yılında gelindiğinde %25’lik bir orana ulaşmıştır.<sup>64</sup> Diğer birçok alanda olduğu gibi “seyahatin burjuvalaşması” olarak tanımlanan gelişme, orta sınıfın artan ekonomik gücü paralelinde siyaset, bilim ve sanat başta olmak üzere toplumsal ve ekonomik yapıda derinden hissettirdiği varlığının seyahati etkisi altına alması ile gerçekleşmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa’ya paket tur düzenleyen İngiliz Thomas Cook’un “Cookite” adı verilen müşterilerinin büyük bir kısmı da, öğretmenler, avukatlar, din adamları, tüccarlar ve bu kişilerin eşleri ve çocuklarından oluşmaktaydı.<sup>65</sup>

Seyahatin toplumun büyük bir kesimi için ulaşılabilir hale gelmesi yüzyıllardır taşıdığı ayrıcalık etiketine bir son vermiş olmasına rağmen, bu kez seyahat edilen yer ve seyahat tarzı bir statü göstergesi olmuştur. Özellikle yurt dışı gezileri, gelir düzeyiyle orantılı olarak sınırlı kalmaya devam etmiş ve kendilerini işçiler ve “turist sürülerinden” ayırmak isteyen kişilerin yeni seyahat biçimine gösterdikleri tepki “bir dinlenme yeri hiyerarşisi”nin oluşmasına yol açmıştır.<sup>66</sup> Seyahatin kendisi değil, hedefi ve araçları anlam kazanmıştır. İşçilerden ve bir rehber tarafından yönetilen “sürüler” olarak tanımladıkları turistlerden farklılıklarını korumak isteyen “gerçek seyyâhlar” ya daha uzak bölgelere seyahat etmişler ya da lüks seyahat endüstrisinin müşterileri olarak kalabalıklardan ayrı kendilerine ait bir dünya oluşturmaya gayret etmişlerdir.<sup>67</sup> Ancak dönemin yolcusu “gerçek seyyâhlar”ın küçümsedikleri sınıflar olmuştur. Seyahat endüstrisinin genişleyen müşteri kitlesinin kimlerden oluştuğu, adı yüzyılın devamında rehber kitapla eş anlamlı hale gelecek olan Alman yayıncı Karl Baedeker’in oğlunun, 1852 yılında yazdığı şu cümlelerde görülebilir:

Havalar düzelir düzelmez sadece zenginler seyahate çıkmıyor, daha aşağı sınıflar da onlarla aşık atıyor bu konuda...İkinci gruba dahil olan öğrenciler ve diğerleri, yola çıkmadan önce, otel

<sup>62</sup> Hans Freyer, **Sanayi Çağı**, (Çev. Bedia Akarsu ve Hüseyin Batuhan), Doğu Batı Yayınları, Ankara, 2014, s. 62.

<sup>63</sup> Burkart, Medlik, a.g.e., s. 5-6.

<sup>64</sup> Sally Mitchell, **Daily Life in Victorian England**, Greenwood, Connecticut, 1996, s. 20.

<sup>65</sup> Flanders, a.g.e., s. 229.

<sup>66</sup> Urry, **Mekânları Tüketmek...**, s. 195.

<sup>67</sup> Schivelbusch, a.g.e., s. 42; Buzard, a.g.e., s. 4-5, 30-34; Urry, a.g.e., s. 195; Withey, a.g.e., s. 101-104.

ücretleri ve bahşişler dahil olmak üzere seyahatlerinin ne kadara mal olacağını tam ya da buna yakın kesinlikte bilmek istiyor.<sup>68</sup>

Kitle turizmi turiste hizmet eden araçlarla mümkün olmuştur. Ancak, seyahatin kitleleşme sürecinde en önemli etken olan buhar gücü özelinde, bizzat turizm endüstrisine içkin yapılar ile bu yapıların üzerine bina edildiği döneme ait genel gelişmeler arasındaki ince ayırım gözden kaçırılmamalıdır. Nitekim seyahat ve haberleşmede görülen yeniliklerle mesafe kavramının giderek ortadan kalkması, artan refah seviyesi, üretim ve tüketimdeki artış, orta sınıfın kendine özgü bir yaşam tarzı inşa etme arayışı ve ücretli tatilin yaygınlaşması vb. gelişmeler turizm endüstrisinin dışında kendi ivmelerine sahip ve XIX. yüzyılın bütünü içerisinde bir anlam taşıyan gelişmelerdi. Ancak aralarında bir sebep-sonuç ilişkisi vardır. Turizmin XIX. yüzyıla ait bir olgu olması, turisti ve turizmi ortaya çıkaran altyapıyı yaratan değişimlerin bu yüzyılda meydana gelmesinden kaynaklanmaktadır. Seyahat endüstrisi bu alt yapıyı hazır bularak zamanla kendi hedef ve ihtiyaçları doğrultusunda biçimlendirmiştir. Seyahat acenteleri, rehber kitaplar, seyahat rehberleri ya da seyahat kulüpleri gibi birçok temel unsur ise doğrudan gezi sektörünün parçalarıydı. Ancak yine de bütün bunlar sadece turiste hizmet etmemekte, misyonerler, arkeologlar, hacılar ya da gazeteciler dâhil birçok yolcu seyahatlerini gerçekleştirmek için bu hizmetlere başvuruyordu.

İngiliz Thomas Cook and Son seyahat acentesi özelinde net bir biçimde görülen seyahat acentelerinin sunduğu hizmetler, turizm sektörüne ait bileşenler olmakla beraber, ancak yüzyılın bütünü içerisinde bir anlama sahipti. Demiryolu olmadan acente yolcu taşıyamaz, hatta demiryolunun içine gömülü olduğu genel çerçeve olmaksızın acentenin varlığını gerekli kılacak yolcu kitlesinden dahi söz etmek mümkün olmayacaktı. Dolayısıyla, yüzyıl sonuna gelindiğinde turist için Finlandiya'dan Avustralya'ya kadar dünyanın büyük bir bölümünü kapsayan bir alanda, kendisi için özel olarak yaratılmayan ancak var olan sistem içerisinde seçilebilen her şey dâhil paket turun tek işlemlerle bir satın alma sürecine dönüşümü, iç içe geçmiş bu iki gelişmenin pekişmesi ve birlikteliğinin bir sonucuydu.

Varlıklarını turistlere borçlu olan araçların en önemlilerinden bir tanesi, Jules Verne'nin, *80 Günde Devr-i Âlem* eden kahramanı Phileas Fogg'un dünya turuna çıkmadan önce "gerekli olan bütün bilgiler(e)" ulaşmasını sağlayan Bradshaw rehberi benzeri seyahat rehberleridir.<sup>69</sup> Turist, bir seyahat rehberi satın alarak seyahat etmek istediği bölgeye ilişkin, o anda bilinebilen, tüm bilgilere ulaşabilmekteydi. Rehber kitaplar; ulaşım araçlarına, seyahat planlarına, konaklama imkânlarına, sağlık tedbirlerine ve günlük kullanım için gerekli basit cümleler ve pratik bilgiler dâhil olmak üzere, yolculuk için gerekli tüm bilgiyi turistin kullanımına sunmaktaydı.<sup>70</sup> Turist, bir gezi rehberi kullanarak tek başına seyahat edebilirdi. Örneğin, ünlü İngiliz yazar T.S. Eliot, annesinin, seyahatleri

<sup>68</sup> Antoni Mączak, "Gentlemen's Europe: Nineteenth-Century "Handbooks for Travellers", *Annali d'Italianistica*, Vol. 21, 2003, s. 357-358.

<sup>69</sup> Jules Verne, *80 Günde Devr-i Âlem*, (Çev. Ayşe Meral), Alfa Yayınları, İstanbul, 2015, s. 35.

<sup>70</sup> Bir örnek için bkz. *Baedeker's Rhine*, 5. Baskı, Karl Baedeker, Coblenz and Leipsic, 1873.

karşısında duyduğu endişeyi gidermek için kullandığı gezi rehberlerini vurgulamaktaydı: “Baedekerlerim var.”<sup>71</sup>

Gezi rehberlerine ek olarak turistin en büyük yardımcılarının başında, seyahatin her aşamasını onun için planlayan ve görülmesi gereken her şeyi eksiksiz görmesini garanti altına alarak güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayan seyahat acenteleri gelmekteydi. Seyahat acentelerine önceki yüzyıllarda da rastlanılmasına rağmen, bunlar kurumsallıktan öte geçici varlıklardı.<sup>72</sup> Savaşın hemen bitiminde 1815 yılında, yayımcı Galignani'nin Paris'te açtığı ofisinde rehberli tur satın almak mümkündü.<sup>73</sup> XIX. yüzyılın üçüncü çeyreğine geldiğinde ise Thomas Cook'un yaratmış olduğu paket tur sistemi ile turistin yapması gereken tek şey acentenin şubesine giderek içeriğini kendisinin belirlediği ürünü satın almaktı. Demiryolu öncesi dönemde yolcunun üzerinde seyahat ettiği alan ile kurduğu organik bağın ve seyahatin kişiselliğinin yeniden tesis edilmesini savunan turizm karşıtlarının ifade ettikleri gibi, her şey seyahati boyunca rehberi takip edecek olan turistin dilediği gibi planlanan programlı bir maceraya dönüşmüştü.<sup>74</sup> Aracının rolü, programa ne kadar sadık kaldığına göre değer kazanmaktaydı. Turist, acentenin rehberli turlarına katılmadan tek başına yolculuk yapmayı tercih ettiğinde dahi, kendisi için çizilen planı takip ettiği sürece, gündelik hayatın riskleri hariç, herhangi bir problemle karşılaşmadan seyahatini rahatlıkla tamamlayabilirdi.

Yeni seyahat biçiminin kapsam alanının genişlemesine paralel olarak, turist, bir yapılacaklar listesini tamamlamaya çalışan ve tekrar eden bir hüviyet kazanmıştır. Seyahatinin her aşaması daha önce yüzlerce kez deneyimlenmiş ve bu nedenle kişiye ait bir macera olmaktan çıkmıştır. Benzer bir tekrar durumu Büyük Tur dönemi yolcularında gözlense de bu yolculukları turistin seyahatinden ayıran, asilzadenin sadece kendisi için özel olarak oluşturulan hizmet ve seyahat ağıyla kıtayı gezmesine karşılık turistin kendisinden bağımsız bir yapıda yüzlerce seçeneğinin olmasıydı. Kişiselini yerini kurumsallık, tesadüfün yerini tekrar almıştır. Artık, söz konusu olan müşteri ve üründü. Tüm bunların yanı sıra, seyahatin at arabası ile yapıldığı dönemde yolcunun mekân ile kurduğu organik bağın riskler barındıran dünyasından tren seyahatinin hızı nedeniyle uzaklaşan turist, beklentilerini sipariş eden bir müşteri bilinci ile hizmet ağının güvenilirliği içinde adımlarını atmaktaydı. Bu durum, aynı zamanda, teknolojiye başvurmadan maceraya atılan kâşif ve gezginlerin hikâyelerinin çağdaşları tarafından neden heyecanla okunduğunu kısmen açıklar.<sup>75</sup> Turist bilineni tekrar ediyor ve kendisini riske atmıyordu; ilkel araçlarla seyahat edenler ise dönemin ruhuna uymayan zıtlığın kahramanlarıydı.

<sup>71</sup> T.S. Eliot, “Burbank with A Baedeker: Bleistein with a Cigar” adlı bir şiir de yazmıştı. Bkz. Kevin J. Hayes, “Baedeker Guides”, **Literature of Travel and Exploration An Encyclopedia Volume one A to F** (Ed. Jennifer Speake), Routledge, New York, 2013, s. 59.

<sup>72</sup> Löschburg, a.g.e., s. 119-120.

<sup>73</sup> Edward Mendelson, “Baedeker's Universe”, **The Yale Review**, 74, Spring 1985, s. 387.

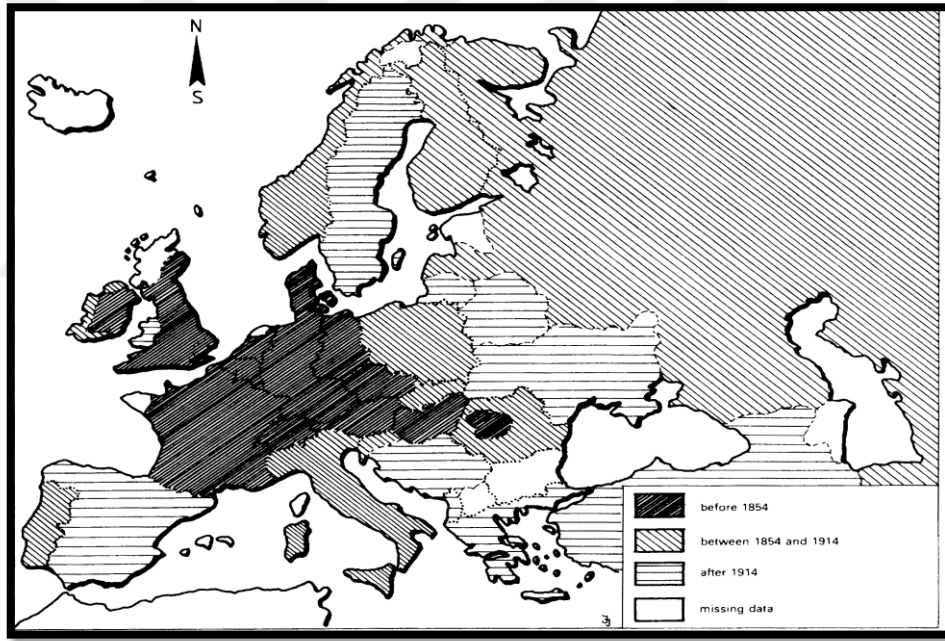
<sup>74</sup> Buzard, a.g.e., s. 2, 5-6, 32; Boorstin, a.g.e., s. 85-78.

<sup>75</sup> Hobsbawm, **Sermaye**, s. 74-75.



Devletler de turizme, seyahati zorlaştıran engelleri ortadan kaldırarak katkı sağlamışlardır. Pasaport uygulaması, XIX. yüzyılda giderek gereksiz bir evrak haline gelmiştir. Fransa 1843, Belçika 1861, İspanya 1863, Almanya 1867, İtalya ise 1889 yılında topraklarına seyahat edecekler için pasaport uygulaması zorunluluğunu kaldırmıştır.<sup>76</sup> Osmanlı Devleti ve Rusya gibi iç pasaport sisteminin yoğun bir şekilde uygulandığı ülkelerde ise, kitleler üzerindeki denetimin sıkılaştırılmasının iktidar için taşıdığı önem, diğer gerekli unsurlardan bağımsız olarak seyahat için başlı başına engel teşkil ediyordu.

İlk izleri İngiltere’de görülen örgütlü turizmin başlıca yapı taşlarından olan seyahat acenteleri ve seyahat rehberlerinin Avrupa’da ortaya çıkmaları gecikmemiştir. Borocz’un belirttiğine göre bu süreç, sanayileşme ile doğru orantılı olması nedeniyle batıdan doğuya doğru bir genişleme eğrisine sahiptir. Birkaç istisna dışında turist, turizm ve turistik sözcüklerinin farklı dillerdeki ilk kullanım tarihleri de İngiltere’den başlayarak batıdan doğuya doğru bir ilerleme gösterir.



**Resim 1:** Turist sözcüğünün farklı bölgelerde yaklaşık olarak ortaya çıkış tarihleri

Borocz’un turist sözcüğünün farklı dillerde ilk olarak tespit edildiği tarihlerden hareketle hazırladığı tablo, sanayileşmenin gelişim evresi ile büyük ölçüde benzerlik gösterir. Yukarıda görüldüğü üzere turist sözcüğünün ilk olarak kullanılmaya başlandığı ülkeler aynı zamanda sanayileşen ilk ülkeler olan İngiltere, Prusya, Fransa ve Avusturya’ydı. Bu etimolojik veri dikkate alındığında modern turizmin sanayileşme ile orantılı olarak Batı Avrupa’dan başlayarak bir gelişim çizgisine sahip olduğunu söylemek hatalı olmayacaktır.<sup>77</sup> Bundan dolayı, Osmanlı örneği ele

<sup>76</sup> Stephen Kern, *Zaman ve Uzam Kültürü (1880-1918)*, (Çev. Ali Selman), İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s. 289.

<sup>77</sup> Borocz, a.g.e., s. 713-731.

alındığında dönemin kaynaklarında turist, turizm ve turistik sözcüklerinin hiçbirine rastlanılmaması şaşırtıcı olmaz. Bu sözcüklerin yazı diline girmesi, ancak XX. yüzyılın ikinci çeyreğinde gerçekleşmiştir.

Örnekleri yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren görülmeye başlanan seyahat acenteleri takip eden on yıllarda kurumsallaşmıştır. İsmi turizmle özdeşleyen Thomas Cook'dan başka, 1844 yılında Fransa'ya tur düzenleyen Henry Gaze, John Frame, Dean and Dawson, Lunns, Pickfords dönemin önde gelen simaları arasında yer almaktadır.<sup>78</sup> 1844 yılında bir İngiliz gemi şirketi Atina, İstanbul, Beyrut ve İskenderiye'yi içine alan bir Akdeniz turu düzenlemiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nde American Express Company, Hollanda'da Lissone and Zoon, Almanya'da Karl Riesel tarafından kurulan seyahat acenteleri verilebilecek örneklerden bir kaçıdır.<sup>79</sup> Rusya'da kurulan ilk turist acentesi olan, Leopold'd Lipson tarafından başkent St. Petersburg'da kurulan acente, Thomas Cook'un paket tur sistemini taklit ederek 1867 yılında İtalya ve İspanya'ya tur düzenlemiştir. Acente, reklamlarında, potansiyel müşterilerine “ruhsal ve fiziksel konfor ile ilgili tüm endişeler, biletler, bagajlar, rehberler, ulaşım ve bahşişler ile ilgili tüm sıkıntılarla” ilgilendiği garantisini vermekteydi.<sup>80</sup> Osmanlı Devleti'nde benzer bir örnek 1863 tarihinde *Rûznâme-i Cerîde-i Havâdis*'e Mösyö Misiri (James Missirie) tarafından verilen ilanda görülebilir. Şirketin kuruluş amacı “Dersaadet ahâlisinden Avrupa'nın başlıca şehirlerini görmek isteyen zevat için suhulet ve az masrafla seyr ü seyâhat” hizmeti sunmak olarak ifade edilir.<sup>81</sup>

Seyahat acentelerinin dışında özel seyahat kulüpleri de turistik gezilerin yaygınlaşmasında rol oynamıştır. Alp Dağları'na seyahati yaygınlaştırmak amacıyla 1857 yılında İngiltere'de kurulan Alp Kulübü'nü, 1862'te Avusturya, 1863'te İsviçre, 1869'da Almanya ve 1875'te Fransa'da kurulan benzerleri takip etmiştir. 1890 yılında, Fransa'da Touring Clup de France kurulmuş, Rusya'da ise resmi dernekler yoluyla iç turizmin canlandırılmasına yönelik atılan adımlar, özellikle 1890'dan sonra dağcılara yönelik Kafkaslar ve Kırım'a yapılan seyahatlerle birlikte, Leo Tolstoy gibi önemli yazarların yaşadıkları yerlere düzenlenen gezileri içermektedir.<sup>82</sup> Bunlara ek olarak, demiryolu ve gemi şirketleri de geziler düzenlemeye başlamış ve doğrudan müşteri çekmeye çalışmıştır.

Turizmin kurumsallık kazanması yapısal değişimlere olduğu kadar turiste hizmet sağlayan araçlara da çok şey borçluydu. Yapısal değişikliklerin tanıdığı imkânlar, onu değerlendirebilecek kişilere ihtiyaç duyar. Ana hizmet sağlayıcı olan seyahat acentesi, seyahat edilecek şehrin uzaklığı, seyahatin karmaşıklığı ve seyahat edilen bölgede turistlerin ihtiyaçlarını karşılayabileceği bir alt yapının

<sup>78</sup> Cormack, a.g.e., s. 36.

<sup>79</sup> Löschburg, a.g.e., s. 122-123, 126.

<sup>80</sup> Louise McReynolds, “The Prerevolutionary Russian Tourist Commercialization in the Nineteenth Century”, **Turizm the Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism** (Ed. Anne E. Gorsuch ve Diane P. Koenker), Cornell University Press, Londra, 2006, s. 26-27.

<sup>81</sup> Zafer Toprak, “Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Reklamcılık”, **Boğaziçi**, Sayı 2, 1988, s. 25.

<sup>82</sup> McReynolds, a.g.e., s. 27-28; Sigaux, a.g.e., s. 82.

olup olmamasına paralel olarak önem kazanmaktaydı. Bu imkânları kendine has bir sistem inşa etmek için kullanan kişi ise turizmin fiili yaratıcısı olarak kabul edilen Thomas Cook'dur. 1845 tarihli Liverpool gezisinden itibaren ticari amaçlı geziler düzenlemeye başlayan Cook'un ticari kariyeri, seyahat endüstrisinin düz bir çizgi halinde ilerlemediğini, birçok engel ve bireysel girişim sonucunda şekillendiğini göstermektedir. Cook, marangozdan iş adamına dönüşürken onun yarattığı paket tur sistemi turizme bugünkü biçimini kazandıran en önemli unsurlardan biriydi.

## 1.2. Thomas Cook ve Paket Tur Dönemi

Turizmin kitleselleşmesi hizmet veren aracılara yaratmış, bunlar hem pazarı biçimlendirmiş hem de varlıklarını zaruri kılan turist artışından beslenmiştir. Benzerlerine daha XVIII. yüzyılda rastlanan ve sabit fiyatla Paris ve Roma gezisi düzenleyen *entrepreneurların* kişisel hizmetlerinin yerini, seyahat eden kitlenin milyonlarla ifade edilir hale gelmesi sonucunda, kurumsal yapılara bırakacağı tahmin edilebilir.<sup>83</sup> Yolcuya sağlanan hizmetler çeşitlenmiş ve standart tarifeler oluşmuştur. Geçmişle en önemli fark; müşterinin şahsından bağımsız hazır gezi programlarının varlığı ve belirli aralıklarla gerçekleştirilen gezilerin sürekliliği idi.

Çağdaşları tarafından dönemin en önemli seyahat acentesi olarak kabul edilen Thomas Cook tarafından kurulan acente, artan turist kitlesine paralel olarak büyümüştür. Acente, yüzyılın sonuna gelindiğinde, ilk yıllarındaki bireysel kimliğinden uzaklaşmış ve dünya genelinde kurumsal bir kimliğe bürünmüştür. Cook'un 1841 yılında düzenlediği gününbirlik seyahat ile başlayan kariyeri, modern turizm tarihinde kurucu olarak kabul edilmesine yol açmıştır. Ancak 1820'li yıllarda buharlı gemiler ile düzenlenen gezilerden başka, modern araştırmaların işaret ettiği ve bizzat şirket tarafından yakın bir zaman önce yayımlanan kitapta da kabul edildiği üzere Cook için uygun sıfat mucit değil öncüdür.<sup>84</sup> Modern ulaşım araçlarının yarattığı fırsatı fark eden ve boşlukları dolduran bir öncü.<sup>85</sup> Cook'un turizmin emekleme dönemindeki talep artışının yarattığı fırsatları doğru teşhis ederek oluşturduğu her şey dâhil paket tur sistemi, turist için "tüketimin üretilmesi(ni)" mümkün kılmıştır.<sup>86</sup> Ancak kişisel bir girişimden kurumsal bir yapıya dönüşüm süreci acentenin dolayısıyla turizmin endüstrisinin, ulaşım ve sosyo-ekonomik yapıda görülen değişimlere karşın bir endüstri haline gelmesinin uzun bir inşa süreci gerektirdiğini göstermektedir.

Thomas Cook'a kurucu unvanının verilmesine yol açan gelişme, 9 Haziran 1841'de evinin bulunduğu Market Harborough'dan mensubu olduğu alkolle mücadele derneğinin bir toplantısına katılmak üzere Leicester'a yaptığı yürüyüşle başlar. Cook, yürüyüşü esnasında yeni açılan

<sup>83</sup> Löschburg, a.g.e., s. 120.

<sup>84</sup> Jack Simmons, "Thomas Cook of Leicester," *Leicestershire Archaeological and Historical Society* 49 (1973-4), s. 20-21; Armstrong ve Williams, a.g.e., s. 102-109; Williamson, a.g.e., s. 12.

<sup>85</sup> Buzard, a.g.e. s. 51; John K. Walton, "Thomas Cook: Image and Reality," *Giants of Tourism* (Ed. Richard W. Butler ve Roslyn A. Russell), CABI International, Wallingford, 2010, s. 87.

<sup>86</sup> Hazbun, a.g.e., s. 10.

demiryolları ile ilgili yazılar okur ve bu dönemde İngiltere’de aktif olan alkolle mücadele hareketinin faaliyetlerini yaygınlaştırmak amacıyla, yeni ulaşım aracının kullanılabilceğini düşünür.<sup>87</sup> Harekette bölge sekreteri olarak görev alan Cook, gerekli düzenlemeleri yaparak 5 Temmuz günü, Leicester’den Loughborough’ya 570 kişilik bir yolcu grubunu normal ücretin yarısı olan bir şiline taşımıştır.<sup>88</sup> Şirketin 50. yılı münasebetiyle 1891’de yayımlanan yarı-resmi biyografi, bu gezinin “İngiltere’de, açıkça reklamı yapılan ilk trenli gezinti olduğunu” belirtirken, yazarının sayfalar boyunca modern turizmin kurucusu rolünü Cook’a verme çabası, kendisini yoğun bir şekilde hissettirir. Kitabın kapağında şu ifade yer almaktadır “1841-Leicester’den Loughborough’a (12 mil), 1891-Dünyanın her yeri”.<sup>89</sup> Ancak demiryolu tarihçisi Jack Simmons, verdiği örnekler ile bu tarihin bir milat olamayacağını açıkça ortaya koymaktadır. 14 Haziran 1836 tarihinde Wadebridge’den Wendford Bridge’a iki tren ile yapılan 20 kilometrelik seyahate ilişkin reklamlar bunun kanıtıdır.<sup>90</sup> Yine, bu tür gezilerin demiryollarından önce, tespit edilebildiği kadarıyla 1825’ten itibaren buharlı gemilerle gerçekleştirildiğine dair işaretler de mevcuttur.<sup>91</sup>

Cook’a kurucu unvanını kazandıran, bir ilki gerçekleştirmesinden ziyade, öncesinde seyahat deneyimi olmayan sınıfları teşvik etmesi ve yarattığı sistemin, herhangi bir bölge için seyahati tek işlemle satın alınabilecek bir paket halinde sunmasında yatmaktadır.<sup>92</sup> Cook, turizmi yaratan değil, ona biçim veren ve yarattığı paket tur sistemini dünya geneline yayan bir girişimcidir. Yüzyıl sonuna gelindiğinde Avrupa turuna çıkan gazeteci Ahmet İhsan’ın 1891 yılında Londra’dan dönüşünde gözlemlendiği gibi şirket, paket tur sistemini ve aracı rolünü dünya ölçeğinde uygulamaktaydı:

Kuk idaresi...Kuk namında bir zat tarafından tesis edilmiş bir seyahat acentasıdır ki: hizmeti erbab-ı seyahate bilet, otel ve para hususunda suhulet göstermekten ibarettir. Lâkin idare o derece tevsi ve tekâmül etmiştir ki elyevm dünyanın her kıtası her türlü seyr-i sefâin kumpanyaları, tekmil şömendöfer idareleri namına bilet verir. Bu biletler esas fiyatından fazla olmadığı hâlde ait olduğu vapur ve şömendöferlerde nazar-ı ihtiram ile kabul edilir. Küre-i arz üzerinde seyahat edilecek mevâki-i mütemeddinede mevcut bilcümle şehirlerin meşhur otellerine yatmak ve yemek için dahi bilet ita eyler. Avrupa’nın her tarafına yayılmış hatta Amerika, Asya ve Afrika’da dahi tesis edilmiş şubeleri namına seyyahinin umurunu teshil için poliçeler verir.<sup>93</sup>

1871 yılında bir aile şirketine dönüşerek resmi adı “Thomas Cook and Son” olan acentenin ilk yıllarında her şeyi Thomas Cook belirlemekteydi.<sup>94</sup> Cook ilk ticari gezisini 1845 yılında Liverpool’a düzenlemiştir. Geziye 350 kişi katılmış ve katılımcılara gezi rehberi verilmiştir. Bir yıl sonra, öncesinde yaptığı keşif gezileri sonucu Leicester’den Glasgow ve Edinburgh’a gezi düzenleyen Cook, doğrudan demiryolu bağlantısı olmaması nedeniyle demiryolu ve buharlı gemileri birlikte kullanmıştır.<sup>95</sup> Cook’un bu dönemdeki asıl rolü, İskoçya seyahatinde açıkça görüldüğü üzere farklı

<sup>87</sup> W. Fraser Rae, **The Bussiness of Travel A Fifty Years’ Record of Progress**, Thomas Cook and Son, Londra, 1891, s. 20-26; Walton, a.g.e., s. 84.

<sup>88</sup> Cormack, a.g.e., s. 23; Rae, a.g.e., s. 22.

<sup>89</sup> Rae, a.g.e., s. 22-26.

<sup>90</sup> Simmons, a.g.e., s. 20.

<sup>91</sup> Armstrong ve Williams, a.g.e., s. 126.

<sup>92</sup> Burkart ve Medlik, a.g.e., s. 14-15; Withey, a.g.e., s. 135.

<sup>93</sup> Ahmet İhsan, **Avrupa’da Ne Gördüm, Tuna’da Bir Hafta**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2007, s. 206-207.

<sup>94</sup> Williamson, a.g.e., s. 9.

<sup>95</sup> Feifer, a.g.e., s. 168; Withey, a.g.e., s. 136- 137; Williamson, a.g.e., s. 17; Rae, a.g.e, s. 28-36.

demiryolu şirketleri tarafından merkezi planlama olmaksızın inşa edilen demiryolu hatları arasındaki kopukluk nedeniyle yaşanan sorunları çözmesinde ve yolculuğu müşterileri adına basitleştirmesinde yatmaktadır.<sup>96</sup> Thomas Cook bu yıllardaki asıl önemli girişimini, XIX. yüzyılda düzenlenecek olan uluslararası sergilerin ilki olan 1851 Londra Sergisi'ne 165.000 ziyaretçiyi taşıyarak gerçekleştirmiş, insanları sergiyi ziyaret etmeye ikna etmek adına çeşitli bölgelerde yaptığı gezilerde seyahat kulüplerinin kurulmasını teşvik etmiştir. Tüm bunlara rağmen, İskoçya gezileri ve Londra Sergisi Cook için kârlı bir yatırım olmaktan uzaktı.<sup>97</sup> Demiryolu şirketleriyle yaptığı anlaşmalarla belirli miktarda yolcu için indirimli bilet alan Cook'un İskoçya gezilerinden elde ettiği gelir, şirketlerin aracısız bilet satımını daha karlı bulmaları nedeniyle giderek azalmış, Cook, Avrupa pazarına yönelmek zorunda kalmıştır.<sup>98</sup>

1855 yılına gelindiğinde Cook ilk kıta turunu, Fransız İmparatoru III. Napolyon tarafından himaye edilen Paris Sergisi'ne düzenlemiştir. Bu tura 50 kişi katılırken, bir kısmı Antwerp, Brüksel ve Waterloo gezisinin ardından İngiltere'ye dönmüş, geri kalan kişiler Cook ile birlikte Almanya üzerinden Paris'e ulaşmıştır. Lynne Withey'in ifade ettiği üzere Paris gezisinin asıl önemli yanı, sahadaki deneyimi ile eksikliklerini fark etmesine ve Avrupa'nın gelecek geziler için yakından tanınmasına imkân sağlamasıydı. Paris'te geçirdiği zaman zarfında kıta ulaşım ağını yakından tanıyan Cook, demiryolu temsilcileri ile ileride düzenleyeceği gezilerden kâr elde etmesini sağlayacak olan indirimli bilet satışı konusunda anlaşma sağlamış; daha önce yaptığı gezilerde olduğu gibi İsviçre ve Fransa'ya yaptığı keşif gezilerinden sonra 140 kişilik bir grupla bu ülkelere gezi düzenlemiştir.<sup>99</sup> Yine 1863'te İsviçre'ye düzenlediği iki turdan sonra, İtalya'nın sunacağı imkânı görmek için yerinde incelemelerde bulunan Cook, yaptığı benzer anlaşmalar sonrası 1864 yılında ilk İtalya turunu gerçekleştirmiştir.<sup>100</sup> Örneğin İsviçre demiryolu şirketleri Cook'a normal fiyatın %30'u oranında indirimle bilet satmaktaydı.<sup>101</sup> 1866'da oğlu John Mason Cook'un Amerika turu ve kendisinin rehberlik ettiği 1869 tarihli Filistin ve Mısır gezisi ile birlikte rehberli paket tur sistemi Avrupa'nın dışına yönelmiştir. Ancak yine de acentenin ticari faaliyetlerini düşünürken, 1865 yılında acentenin Londra ofisi açılmış olsa da, acentenin ürünlerini her zaman satın almaya hazır ve giderek genişleyen bir müşteri kitlesinin henüz bu aşamada var olmadığını gözden kaçırmamak gerekir. Acente ilk Amerika gezisini 1866 yılında gerçekleştirmesine karşın, aynı yılın eylül ayında planlanan benzer bir gezinin yeterli katılımcı olmaması nedeniyle iptal edilmesi, bu dönemde en azından uzak bölgeler için talebin arzı kesintisiz destekleyecek düzeyde olmadığını göstergesi olarak kabul edilebilir.<sup>102</sup> Söz konusu dönem sistemin inşa aşamasıdır.

<sup>96</sup> Buzard, a.g.e., s. 51-52; Burkart ve Medlik, a.g.e., s. 14-15.

<sup>97</sup> Withey, a.g.e., s. 142.

<sup>98</sup> Buzard, a.g.e., s. 53.

<sup>99</sup> Withey, a.g.e., s. 142-143, 150-151.

<sup>100</sup> Cormack, a.g.e., s. 33.

<sup>101</sup> Cormack, a.g.e., s. 32.

<sup>102</sup> Williamson, a.g.e., s. 20, 38.

Cook bireysel seyahatleri kolaylaştırmak adına önemli bir yenilik olan, yolcunun şirketin anlaşmalı olduğu otellerde konaklayabilmesine imkân sağlayan otel kuponlarını 1868 yılından itibaren satışa sunmuştur. Bu biletler yatak, yemek, aydınlatma ve gerekli hizmetleri içeren bir paket halinde satılmaktaydı. 1872 yılına gelindiğinde toplam 120.000 adet otel kuponu satılmış ve sisteme dâhil olan otel sayısı 1872’de 130, 1876’da 400, 1880’de 500 olmak üzere kademeli olarak artış göstermiştir.<sup>103</sup> Benzer bir uygulama, turistlerin nakit taşıma ve kendi para birimlerini seyahat edilen ülkenin para birimine çevirirken ortaya çıkan sorunları çözmek adına şirket temsilciliklerinden satın aldıkları ve yine şirket temsilciliklerinde ilgili ülkenin para birimine çevirebilecekleri bir tür seyahat çekiydi. Yolcunun, anlaşmalı otel ve bankalara başvurarak da nakde çevirebileceği çeklerin geçerli olması için başvuru sahibinin kimliğini doğrulamak üzere şirket tarafından kendisine verilen mektupla başvuru yapması gerekiyordu. 12 ay boyunca geçerli olan beş ve on pound değerindeki çeklerin kolaylıkla seyahat edilen ülkenin para birimine çevrilmesi nakit taşımanın beraberinde getireceği riskleri ve benzer bir işlem sırasında yerel tüccarlardan görülebilecek zararı ortadan kaldırmıştır. İlk olarak Henry Gaze tarafından denenilen, ancak başarısızlıkla sonuçlanan sistem 1874 yılında New York’ta uygulamaya konulmuş, talep yoğunluğu şirketi 1878 yılında bankacılık birimi kurmaya yöneltmiştir.<sup>104</sup>

Acente müşterilerine üç farklı gezi hizmeti sunmaktaydı: her şeyin acente tarafından sağlandığı ve belirli tarihler için ilan edilen rehberli turlar (conducted tours), talep üzerine düzenlenen özel turlar ve turistlerin satışa sunulan biletler ile kendi güzergâhlarını belirleyebilecekleri bağımsız geziler. İlk on yıllarda yapılan keşif gezileri sonrası ilan edilen turlar, yerleşmiş sabit turlar değil; tekil olarak planlanan turlardı. Seyahat eden kişi sayısındaki artış ve ulaşım ağlarının standart hale gelerek Avrupa’yı baştan sona kat etmesi, gezinin sorumluluğunu üstlenen rehberlere duyulan ihtiyacı giderek azaltmıştır. Yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde acente müşterilerinin %90’nı acenteden satın aldıkları biletler ile kendi seçtikleri güzergâhlarda yolculuk eden kişilerden oluşturmaktaydı.<sup>105</sup> Yolcunun satın aldığı güzergâhın her bir ayağı için geçerli biletlerin içine konulduğu ve üzerinde “Cook’s Tourist Ticket” ibaresi olan kitapçıklar o kadar yaygın bir hale gelmiştir ki, bilet kontrolü yapan görevliler için bu ibareyi görmek, yolcuların seyahatine izin vermek için yeterliydi.<sup>106</sup>

Kurumsal ağ yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde büyük oranda tamamlanmıştır. Şirketin altın jübilesinin kutlandığı 1891 yılına gelindiğinde, 11 tanesi Londra’da olmak üzere dünya üzerinde 169 temsilciliği ve 2692 çalışanı bulunuyordu. Önemli şehirlerde temsilciliklerin açılış tarihleri sırasıyla şöyledir: Brüksel 1869, Kahire 1872, Chicago 1873, Paris 1874, Beyrut 1881, Bombay 1881, İstanbul 1883, Sidney 1888, Rangoon 1890. Acentenin İstanbul’daki şubesinin adresi 170, Grande Rue de

<sup>103</sup> Susan Barton, **Working-Class Organisations and Popular Tourism, 1840-1970**, Manchester University Press, Manchester, 2005, s. 26; Withey, a.g.e., s. 160.

<sup>104</sup> Williamson, a.g.e., s. 70.

<sup>105</sup> Williamson, a.g.e., s. 38.

<sup>106</sup> Withey, a.g.e., s. 160.

Pera'ydı.<sup>107</sup> Böylece, yerel bir girişim dünya geneline yayılmış, yüzyılın en önemli seyahat acentesi, dolayısıyla turizm endüstrisi dünya çapında bir ağa kavuşmuştur. 1890'lı yılların başına gelindiğinde, geçen 50 yıllık sürede toplam 14 milyon kişi acentenin sağladığı biletler ile seyahat etmiş, acente 1890 yılında üç milyondan fazla bilet düzenlemiş, bir yıl sonra ise 30.348 farklı seyahat bileti satışa sunmuştur.<sup>108</sup> Bu geniş ağ, İngiliz İmparatorluğu'nun özellikle Ortadoğu ve Uzakdoğu'daki ekonomik ve siyasi gücüne de çok şey borçludur. İngiltere'nin bu hâkimiyeti olmadan acentenin Mısır'da tekel konumuna ulaşması ve Uzakdoğu'da kendini güven içerisinde hissetmesi oldukça güç olacaktı.<sup>109</sup>

### 1.3. Kâğıttan Dünyalar: Seyahat Rehberleri

Buharlı gemiler ve trenler ile yeni seyahat biçiminin yerleşmesi dünya çevresinde yapılan bir yolculuğu bile “olağanüstü”den “sıradan”a dönüştürmüş, yeni talepler yaratarak yeni arzların oluşmasına yol açmıştır. Seyahat acentesinin yanı sıra, turistleri seyahatleri için gerekli bilgi ile donatmak ve onlara rehberlik etmek amacıyla kaleme alınan seyahat rehberleri de bu tarihten itibaren önemli bir yere sahiptir. Bu rehberler, kapaklarında görülen “seyyahlar için el kitabı” ibaresinden de anlaşılacağı üzere, bir el kitabından beklenen tüm gerekli bilgileri okuyucusuna rahatlıkla taşınabilir bir hacimde sunmak üzere hazırlanmıştır. Turist beklenti ve ihtiyaçlarının da ötesinde belki de hiçbir zaman ihtiyaç duymayacağı detaylar dâhil, o anda ulaşılabilen tüm bilgileri rehberin sayfaları arasında bulabilirdi. Okurun rehber kitap aracılığıyla satın aldığı bilgi, seyahatname başta olmak üzere seyahate dair eserlerin dağınık ve kişisel içeriğinin aksine, kurumsal denetimden geçmiş ve standart bir çizelgede sunulan damıtılmış bir gerçeklikti. Adı, XIX. yüzyılda rehber kitaplar ile eş anlamlı hale gelen yayıncı Karl Baedeker'e kulak verilecek olursa, ana hedef araçların bağımlılığından kurtarılmış, kendi ayakları üstünde duran ve mekânı kendisi deneyimleyen özgür turistir.<sup>110</sup>

Esther Allen, seyahat rehberlerinin eserin basıldığı zaman diliminde fotoğrafını çektiği mekânı, sözcüklerle okuyucuya aktarma iddiasında olan bir ayna işlevine sahip olduğunu ileri sürmektedir. Bu fotoğraf ise turist bakışı merkeze alınarak hazırlanması nedeniyle, dışarıdan, seçme ve özet bir içeriğe sahipti.<sup>111</sup> Ancak özellikle Müslümanlar ve Yahudiler söz konusu olduğunda, sunulan gerçekliğin, dönemin birçok önyargısını ve eğilimini paylaşması nesnel olarak ifade edilmesi gerekenin aslında göreceli olduğunu düşündürmektedir. Bunu destekleyen bir yorum rehber kitapları İngiliz emperyal coğrafyasının bir parçası olarak inceleyen makalesinde John M. Mackenzie

<sup>107</sup> Williamson, a.g.e. s. 68; **1897-8 Programme of Arrangements for Cook's Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, Etc.**, Thos. Cook and Son, Londra, s. 19.

<sup>108</sup> **1891-1892 Programme of Arrangements for Cook's Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, Etc.**, Thos. Cook and Son, Londra, s. 106.

<sup>109</sup> Hunter, a.g.e., s. 28-29, 33-42, 49-50.

<sup>110</sup> Mendelson, a.g.e., s. 386.

<sup>111</sup> Allen, a.g.e., s. 214, 217, 218, 222, 223.

tarafından dile getirilmektedir. Mackenzie'ye göre İngilizler tarafından İngilizler için yayımlanan rehber kitapların hitap ettiği kitle "beyaz ve emperyal bir hayali cemaat"ten oluşan "hükmeden" bir kitleydi. Rehberin içeriği, üretici ve hitap ettiği kitlenin dünya görüşü ve öncelikleri dikkate alınarak hazırlanmaktaydı. Bu nedenle, Hindistan ile ilgili bir İngiliz rehberinde 1857 Hint İsyanı sırasında öldürülen İngilizler "şehit" mertebesine yükseltilirken metin dolaylı olarak bölgedeki İngiliz hâkimiyetini meşrulaştırıcı bir söylem taşımaktaydı. Rehberin sayfalarındaki mesaj ise emperyalizmi onaylar bir biçimde milliyetçiliğe karşıydı, çünkü İngiltere bir imparatorluğun başıydı.<sup>112</sup>

Seyahat rehberlerinin milliyetçilik, emperyalizm, oryantalizm ve anti-semitizm dâhil olmak üzere dönemin başlıca söylem ve önyargılarını içermesinin ana nedeni, içeriğin, seyahat için gerekli günlük bilgilerin dışında üretici ve tüketicinin kimliği tarafından belirlenmesiydi.<sup>113</sup> Rehberleri üreten ve satın alan kişilerin dünya görüşü kendisini küçük detaylarda bile hissettirir. Örneğin, Amerikan *Harper's Handbook*'un sayfalarında yer verilmeyen bir detay İngiliz Murray rehberlerinde görülebilir. Osmanlı başkenti İstanbul'daki turistik yerler hakkında bilgi veren İngiliz rehberi her baskısında İngiliz dünyasına seslendiğini vurgular bir biçimde Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında hayatlarını kaybeden İngiliz "yurttaşların" gömülü olduğu "Üsküdar'daki güzel İngiliz mezarlığı"nın ziyaret edilmesini salık vermektedir.<sup>114</sup> Yine 1890'da basılmış Rusça bir rehber Kutsal Topraklar'ı Katolikliği ve Yahudiliği dışarıda bırakarak salt Ortodokslukla ilişkilendirirken, *Paris'ten Konstantinopolis'e* adını taşıyan 1912 tarihli bir Fransız rehberi, Sultanahmet Meydanı'ndaki Alman Çeşmesi'nden "Alman kaskı biçimindeki çirkin modern çeşme" olarak bahseder.<sup>115</sup> Kuşkusuz rehberi böyle bir değerlendirme yapmaya iten neden 1870-1871 Fransız-Alman Savaşı'nın mirası ve güncel siyasi rekabet nedeniyle oluşan çatışma ortamıydı.

Rehberler üzerinde çalışan yazarların da belirttiği gibi modern seyahat rehberlerinin ortaya çıkışı XIX. yüzyıla, modern turizmin gelişim aşamalarına tekabül etse de benzerleri çok uzun yüzyıllar boyunca yolcuya eşlik etmiştir.<sup>116</sup> İlk modern seyahat rehberinin 1644'te Amsterdam'da Filip von Zesen<sup>117</sup> tarafından yayımlandığına dair iddialar olsa da, modern rehberlere yakın örneklerin, artan seyahat yoğunluğunun etkisiyle XVIII. yüzyılda ortaya çıktığını söylemek daha yerinde olacaktır. Modern rehberleri ise seleflerinden ayıran birçok farklılık mevcuttur. Bu eserler, seyahat edebilen dar bir kitlenin uzun süreli kültür ve eğitim gezilerine yönelik olmaları nedeniyle çoğu kez günlük pratik bilgiler vermekten uzaktılar. Temel fark okuyucu kitlesinin kimliği ve

<sup>112</sup> John M. MacKenzie, "Empires of Travel: British Guide Books and Cultural Imperialism in the 19th and 20th Centuries", **Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict** (Ed. John K. Walton), Channel View Publications, Clevedon, 2005, s. 21, 24, 25, 35, 36.

<sup>113</sup> D. M. Bruce, "Baedeker: the Perceived "Inventor" of the Formal Guidebook-a Bible for Travellers in the 19th Century", **Giants of Tourism** (Ed. Richard W. Butler ve Roslyn A. Russell), Cabi International, Wallingford, 2010, s. 99, 102; MacKenzie, a.g.e., s. 21.

<sup>114</sup> **Handbook for Travellers in Constantinople the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and Plain of Troy**, John Murray, Londra, 1871, s. 118.

<sup>115</sup> McReynolds, a.g.e., s. 31; Georgeon, a.g.e., s. 33.

<sup>116</sup> Buzard, a.g.e, s. 67-68; Mazcak, a.g.e., s. 348-349; Mendelson, a.g.e, s. 387.

<sup>117</sup> Allen, a.g.e., s. 225.



seyahatten beklentisiydi. Mevcut eserlerin seyahate yeni katılan kitlelerin beklentilerini karşılamaktan uzak olmaları uzun seyahatler dikkate alınarak hazırlanmış olmalarından kaynaklanmaktaydı.<sup>118</sup> Örneğin XVIII. yüzyılda *The Gentleman's Pocket Companion, For Travelling Into Foreign Parts* (1722) gibi günlük diyaloglar içeren pratik eserler var olmakla birlikte, rehberlerin büyük bir çoğunluğu dar bir okuyucu kitlesinin beklentilerine cevap vermek üzere kaleme alınmıştı.

Seyahat etmenin toplumun büyük bir kesimi için mümkün olmadığı ya da bir zorunluluğa bağlı olduğu bir dönemde aksi mümkün değildi. Seyahatin değişen doğası seyahat eden kişilerin kullandıkları araçları da değiştirmişti. Yine bu eserler pratik bilgiler içermelerine rağmen kısmen yazarların kişisel yorumlarına yer verilmesi nedeniyle öznelidiler.<sup>119</sup> Eserlerin hacimleri de kullanımlarını zorlaştırmaktaydı. Örneğin, 1813 ile 1841 yılları arasında birçok defa basılan J.C. Eustace'e ait *A Classical Tour through Italy* adlı eser iki ile dört ağır ciltten oluşmaktaydı.<sup>120</sup> Bu dağınık eserlerin dışında önemli bir kaynak olan seyahatnameler ise yazarının günlük bilgiler verme kaygısını merkezde hissetmediği, entelektüel ve edebi içeriğe daha fazla önem verilen otobiyografik metinler olmaları nedeniyle turistlerin seyahati için gerekli bilgi ihtiyacını karşılamaktan uzaktı.<sup>121</sup> Modern rehber kitabın temel iddiası ise, nesnel olması, pratik bilgiler içermesi ve daha geniş kesimlere seslenmesiydi. Dolayısıyla, modern rehber kitaplar için bir doğum tarihi belirlenecekse, bu tarih XIX. yüzyılda seyahatin tabana yayılmasıyla rehberlerin günlük bir ihtiyaç haline geldiği dönem olmalıdır.<sup>122</sup> Arzı yaratan talepti ve biri olmadan diğeri var olamazdı. Talebin arz üzerinde yarattığı baskı sayısal verilerle de doğrulanabilir. 1820 gibi erken bir tarihte sadece İngiliz yayınevlerinin en az 13 yeni İtalya tur kitabı bastığı düşünülmektedir.<sup>123</sup>

Gezi rehberleri, bu sürecin, seyahatin kitleselleşmesinin ürünüydü. Ancak seyahat edebilen bir tüketici kitlesinin yarattığı talep olduğu sürece var olabilir ve ticari bir yatırım olarak kar getirebilirdi. Aksi takdirde daha önceki rehberlerin değişime uğramasını gerektirecek yeni bir ihtiyaçlar listesi ortaya çıkmayacak ve sınırlı bir içeriğe sahip mevcut rehberler dar bir kitle tarafından okunmaya devam edecekti. Mevcut rehberlerin seyahat etmeye yeni başlayan kitlelerin ihtiyaçlarına cevap veremediği ve İngiliz rehber yayımcısı John Murray'ın eserlerinin yeni bir tür olduğu dönemin kaynaklarında sıklıkla dile getirilmekteydi. 1850'li yıllarda İngiliz basınında Murray'ın öncü rolü ve girişiminin uzak görüşlülüğü yaygın bir ifadeydi.<sup>124</sup> Artan talebin dışında basım maliyetlerinde

<sup>118</sup> Rudy Koshar, "What Ought to Be Seen": Tourists' Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe", *Journal of Contemporary History*, Vol. 33, No. 3. (Jul., 1998), s. 326-327.

<sup>119</sup> Buzard, a.g.e., s. 67; Mazcak, a.g.e., s. 347-349.

<sup>120</sup> Buzard, a.g.e., s. 67.

<sup>121</sup> Mączak, a.g.e., s. 347.

<sup>122</sup> Rehber kitap üretimini daha geniş bir bakış açısı ile değerlendiren MacKenzie, bunu İngiliz İmparatorluğu'nun küresel gelişimi sırasında, XVIII. yüzyılda okyanuslarda başlattığı haritalandırma çalışmaları yoluyla küresel bilgi donanımını oluşturmasının bir uzantısı olarak değerlendirmektedir. Bu nedenle rehber kitaplar, İngiliz küresel belleğinin merkezindeydi. Bkz. MacKenzie, a.g.e., s. 20.

<sup>123</sup> Buzard, a.g.e., s. 69.

<sup>124</sup> Gráinne Goodwin ve Gordon Johnston, "Guidebook Publishing in the Nineteenth Century: John Murray's Handbooks for Travellers", *Studies in Travel Writing*, 2013, 17:1, s. 51.

görülen düşüş de rehber yayıncılığının yaygınlık kazanmasında önemli bir faktör olarak değerlendirilebilir. Nitekim D.M. Bruce'un aktardığına göre ucuz ve seri kitap basımı yoluyla bilginin geniş kesimler için erişilebilir hale gelmesi, en azından İngiltere özelinde matbaanın sanayileştiği 1830'lu yıllarda gerçekleşmiştir.<sup>125</sup>

Modern rehber kitapların öncüsü olarak, genellikle İngiliz Mariana Starke'nin Avrupa'da yapmış olduğu üç yıllık bir gezinin ardından 1820 yılında yayımladığı *Travels on the Continent: Written for the Use and Particular Information of Travellers* adlı eser kabul edilmektedir.<sup>126</sup> Bu rehberin yayımcısı olan John Murray, 1829 yılında yaptığı kıta yolculuğu sırasında başvurduğu bu eserin, İtalya ile ilgili verdiği bilgilerin doğruluğuna rağmen diğer bölgeler için yetersiz olması sonucu bir rehber yazmaya karar vermiştir. Ancak içeriği ile yüzyıl boyunca birçok yayınevi tarafından takip edilecek ana şemayı belirleyen *A Hand Book for Travellers on the Continent* adlı rehberin yayımlanması 1836'da gerçekleşmiştir.<sup>127</sup> John Murray önsözde belirttiğine göre Avrupa'da seyahat etmiş olan her İngiliz erkeği kullanışlı bir rehber eksikliğini hissetmiştir. Ona göre mevcut rehberlerin iki önemli eksikliği bulunmaktaydı. Bu rehberler ya ilgili bölge ile yakın bağı olmayan kişiler tarafından kaleme alınmaları nedeniyle genel tasvirler içermekte, hatalı ve yanlış bilgiler vermekteydi ya da yerel tarih anlatılardan oluşmaktaydı. Bu ise bir yabancı için neyin görülmeye değer olup olmadığına dikkat etmeyen bir detaylar anlatısıydı. Bu eserler aynı zamanda güncel olmamaları nedeniyle de okuyucuya eksik bilgi vermekteydi. John Murray ise rehberinde görülebilir tüm şeyleri değil nelerin görülmesi gerektiğinden hareket ederek okuyucuya bir yol çizmeye özen gösterdiğini belirtmektedir. Basit bir anlatımı tercih eden John Murray, sadece sık kullanılan rotaları değil aynı zamanda İngilizlerin nadir olarak ziyaret ettikleri yerlere de eserinde yer vermekteydi. Bu yerlere dair bilgilerin büyük bir kısmı kendi gözlemleri olmakla birlikte, ilk elden bilgi sahibi olmadığı bölgeler için tanıdıklarının yardımına başvurmuştu. Bundan dolayı rehberin mevcut rehberlere bir üstünlüğü varsa, o da yazarın rehberde yer alan ülkelere dair olan kişisel bilgiydi.<sup>128</sup> Böylece modern seyahat rehberleri olarak kabul edilen standart eserler okuyucuya sunulmaya başlanmıştır. Aynı yıllarda Murray'ın içeriğini benimseyen Alman Karl Baedeker de rehber yayıncılığına başlamıştır. John Murray ve Karl Baedeker rehberlerinin dışında Almanya'da *Meyers Reisebücher*, Amerika Birleşik Devletleri'nde *Harper's Hand-Book for Travellers*, *Appleton's Travel Guide*, Fransa'da *Guides Joanne*, İngiltere'de *Black's Guides*, *Bradshaw's Guide*, *Cook's Tourists' Handbook*, *Macmillan Guides* önde gelen rehberler arasındaydı.

<sup>125</sup> **The Cambridge History of the Book in Britain Volume 6, 1830–1914**, University of Cambridge Press, Cambridge, 2009'dan aktaran Bruce, a.g.e., s. 96; Benzer bir biçimde MacKenzie de rehberlerin Benedict Anderson tarafından dile getirilen "matbaa kapitalizmi" ile ilintili olduğunu ve bunun sonucunda daha geniş bir "hayali cemaate" seslendiğini dile getirmektedir. Bkz. MacKenzie, a.g.e., s. 21.

<sup>126</sup> Withey, a.g.e., s. 69; Buzard, a.g.e. s. 70.

<sup>127</sup> **A Hand-book for Travellers on the Continent**, John Murray and Son, Londra, 1836.

<sup>128</sup> **A Hand-book for Travellers on the Continent..**, s. III-IV.

İnsanları, bir kitabı rehber almaya iten ana neden, daha önce gitmedikleri ya da yeteri kadar bilmedikleri yerler için gerekli bilgiye duydukları ihtiyaçtı. Bundan dolayı seyahat rehberleri, seyahat etmek isteyen kişilerin bu ihtiyaçlarına cevap veren, okuyucu seyahate hazırlayan ve neleri, nasıl görmesi gerektiği bilgisini güncel ve doğru bir biçimde sunan bir sembol haline gelmiştir. Rehberlerin sayfalarında seyahat araçları, seyahat süreleri, yolculuğa çıkmadan önce yapılması gereken hazırlıklar, nerelerin gezilmesi ve seyahat boyunca nelere dikkat edilmesi gerektiği başta olmak üzere ziyaretçinin ihtiyaç duyabileceği her şey mevcuttu. Yine Baedeker rehberlerinde yer verilen yıldız uygulaması ile okur daha önemli yerleri diğerlerinden ayırabilme şansına sahip olmuştu: iki yıldız (\*\*) Louvre, Yellowstone Parkı, Windsor Kalesi, Kollezyum ve Mısır piramitleri gibi en önemli yerler için kullanılırken, tek yıldız (\*) daha az öneme sahip mekânları işaret etmekteydi. Yıldız işareti olmayan yerler ise sıradandı.<sup>129</sup> Böylece, okuyucu ilgili bölgede neleri kesinlikle görmesi gerektiğini rahatlıkla fark edebilmekteydi. Rehberdeki günlük diyaloglar kullanılarak dil sorunun kısmen çözülmesi dahi mümkündü. Turistin tüm bunlara ulaşması için yapması gereken tek şey bir kitapçıya gidip rehber satın almasıydı.

Her geçen gün daha fazla insanın seyahatlerini planlamak ve beklentilerini karşılamak için doğru ve güncel bilgiye ihtiyaç duymaya başlaması yayınevlerini onlarca rehber yayımlamaya itmiş, talepler çeşitlendikçe rehber kitaplar da değişime uğramış ve özelleşmiştir. Şehir ve bölge rehberleri ortaya çıkmıştır. Bu özelleşme farklı bölgelere yönelik dönemsel ilginin yanı sıra Rudy Koshar'ın Almanya üzerinde gözlemlediği üzere sosyo-ekonomik durumları nedeniyle kısa bir tatil imkânına sahip sınıfların yakın bölgeleri zorunlu tercihleri gibi genel ve tarihsel yapıların ve halk kültürünün ekonomik değerini keşfeden Alman şehirleri örneğinde ise özel sebeplere dayanıyordu.<sup>130</sup>

Bir gezi rehberi neye benzer? Rehber kitap genellikle, iç sayfalarda eserin hazırlanmasında rol oynayan kişilere referans edilmesine rağmen yayıncının adı ile anılan ve kolaylıkla taşınabilmesine imkân sağlayan tek ciltli eserlerdi. Çoğunlukla kırmızı, siyah ve mavi renkli dış kapaklara sahip olan rehberlerin hacimleri içeriklerine göre değişmekteydi. Bir ülke ya da bölge için 200 sayfa yeterli olurken birden çok ülke ve hatta kıtayı kapsayan bir rehber 900 sayfaya ulaşabiliyordu. Rehberlerin yayımcısı olmasına rağmen istisnalar dışında bir yazarı yoktu. Rehberi üreten birey değil yayınevinin başta kendisi olmak üzere askeri ve diplomatik görevliler, bilim adamları ve gezginlerden oluşan kolektif kalemdi. Rehberler tüm formatı belirleyen ve içeriğin sorumluluğunu üstlenen yayınevlerinin adıyla anılmaktaydı: *Baedeker's Lower Egypt* ve *Black's Guides*. Bu duruma ilişkin bir örnek Paris gezisi için bir rehber almak isteyen Ahmet İhsan'dır. Paris'te tren garında bulunan kitapçılardaki rehberleri tercih etmeyen Ahmet İhsan bunun nedenini "Bedeker rehnumasını" istemesine bağlar.<sup>131</sup> Ahmet İhsan için önemli olan doğru bilgiyi sunduğunu düşündüğü yayınevinin imzasıydı. Eseri kaleme alan bir yazarın olmaması rehber kitaplara has bir durum değildi. Esther

<sup>129</sup> Boorstin, a.g.e., s. 105.

<sup>130</sup> Koshar, a.g.e., s. 334.

<sup>131</sup> Ahmet İhsan, a.g.e., s. 76.

Allen, daha önce edebi eserlerde bir kalite göstergesi olarak tercih edilen eserlerin isimsiz yayımlanmasının, rehberlerin yayımlanmaya başladığı tarihte bilimsel metinlerin karakteristiği haline geldiğini belirtmektedir. Bunun yanı sıra Allen'e göre John Murray'ın eserlerinde yazar ismi bulunmamasının nedenlerinden bir tanesi, eserlerinde yer verdiği bilgilerin herkesin ulaşabileceği gerçekler olduğunu, bundan dolayı da gerçeklerin yayımlanması için bir yazara ihtiyaç olmadığını düşünmüş olması olabilir. <sup>132</sup> Bu bilgi veri olarak alındığında rehberler de bilimsel bilginin doğasına uygun olarak yazardan bağımsız bir "gerçeklik" sunan metinler olarak kabul edilebilirler. Zaten rehber yayımcısının amacı da her okuyucuya aynı bilgiyi aynı kesinlikte ulaştırmaktı ki bunun anlamı rehberin sunduğu bilginin kişisel deneyimden bağımsız olarak ortada duruyor olmasıydı.

Rehberlerin sunduğu gerçeklik kişisel deneyimden farklı, herkes için aynı olma iddiasını taşımaktaydı. Eylül 1786'da İtalya seyahatine çıkan Johann Wolfgang von Goethe'ye göre seyahat edilen mekânlar; yolcunun kişiliğinin, amacının, talihinin ve seyahat ettiği zamanın taşıdığı kendine has özellikler nedeniyle farklı şartlarda deneyimlenebilir ve bunun sonucunda da her birey için farklı anlamlar taşıyabilirdi. <sup>133</sup> Dolayısıyla bireyin mekân ile ilişkisi öznel ve bunu belirleyen kendine özgü geçmişi ya da o an içinde bulunduğu şartlardı. Bu kişisel ilişki kaleme alındığında ise turistin başvurduğu rehber örneğinde görülen kapsayıcılık değil, tercih ve istekler doğrultusunda çizilen kişisel hikâye ortaya çıkmaktaydı. Kişisel deneyim metne kişisel bir içerik kazandırmaktaydı. Yazar, bazı deneyimlerini anlatmamayı da tercih edebilirdi. Rehberin amacı ise buna son vermektir. Bundan dolayı seyahat rehberleri söz konusu olduğunda temel hedef ve başarı ölçütü Goethe'nin dile getirdiğinin tersine mekânları bireyin elinden alıp herkesin aynı pencereden görebileceği bir gerçeklik haline getirmektir. John Murray, benzer bir yaklaşımla rehber kitapların çoğunluğu Romantik akımın temsilcisi olan ünlü yazarlara yönelik olmadığını altını çizmektedir. Murray'a göre bu kişiler, mekânları diğer insanlardan farklı bir biçimde deneyimleyebilecek birikime sahip olmaları nedeniyle herkese aynı bakışı sunan rehberlere muhtaç değillerdi. <sup>134</sup> Seyahat rehberi benzer çoğunluğa seslenmekteydi.

Yeni eserlerin okuyucu kitlesi ise göreceği nesnenin ya da şehrin tarihsel ve kültürel değerinden çok nerede yemek yiyebileceğini ve seyahatinin ne kadara mal olacağını tam olarak öğrenmek isteyen ve entelektüel açıdan seleflerinden daha düşük kabule sahip olan bireylerden oluşmaktaydı. <sup>135</sup> Bu kişilerin ana kaygısı kısa sürede daha çok şey görebilmek ve bunu mümkün olan en az maliyetle yapmaktır. Sanayileşme öncesi dönemin yolcusu aylar hatta birkaç yıl süren bir yolculuğa hazırlanırken turist için günler ve haftalar yeterliydi. Ancak Osmanlı Devleti gibi Avrupa'nın kısmen ya da tamamen dışında kalan bölgeler göz önüne alındığında bu kadar keskin bir yorumda bulunmak

<sup>132</sup> Allen, a.g.e., s. 217.

<sup>133</sup> Allen, a.g.e., s. 216.

<sup>134</sup> Allen, a.g.e., s. 214.

<sup>135</sup> Maczak, a.g.e., s. 357-358.

doğru olmayacaktır. Tam bir Doğu turu için üç ay gerekmektedir ki bu da turistin Osmanlı topraklarındaki hikâyesini bir dereceye kadar kendine has kılmaktaydı.

Ancak rehberlerin kullanım alanları sadece turizmle sınırlı değildi. Göçmenler, tüccarlar ya da devlet görevlileri tarafından bilgi kaynağı olarak kullanılmışlardır. Örneğin, İngiliz Castle Line Shipping şirketi 1890'lı yıllarda Güney Afrika için yayımladığı rehberin hedef kitlesi, turistlerin yanı sıra sporla ilgilenen kişiler, maluller ve yerleşimcilerden oluşmaktaydı.<sup>136</sup> Arabistanlı Lawrence olarak anılacak olan İngiliz T.E. Lawrence da, 1909 ve 1911 yıllarında Osmanlı topraklarında yaptığı gezilerinde Baedeker rehberi kullanmıştır. Rehberlerin askeri alanda kullanımına dair bir örnek ise I. Dünya Savaşı'nda Filistin Cephesi'nde yaşamıştır. Savaş sırasında İngiliz Savaş Bakanlığı, Alman Baedeker yayınevini Suriye ve Filistin rehberini asker ve memurlarının bölgeye olan bilgilerini artırmak için tekrar yayımlamıştır.<sup>137</sup> Ancak rehberlerin seslendikleri temel yığın toplumsal açıdan üst ve orta sınıfa mensup olan ve XIX. yüzyıl dünya siyaseti dikkate alındığında ise “hâkim ve ast olmayan” ülkelerin vatandaşları olan turistlerdi.<sup>138</sup>

Rehber-turist ilişkisini belirleyen ana unsur turist olmasına rağmen, madalyonun diğer yüzünü oluşturan turistin yetkisini devrettiği dolayısıyla hareket alanını belirleyen bir ölçüt haline gelen rehberin otoritesiydi. Turist rehberi kullandığı sürece ona bağımlı hale gelmekteydi. Tercihlerini ve beğenilerini belirleyen rehberin çizdiği plandı. Bu nedenle seyahatin tam anlamıyla yerine getirilip getirilmediği rehberin sunmuş olduğu yapılabilecekler listesinin ne ölçüde başarı ile tamamlandığına göre değişiyordu. Dönemin birçok gözlemcisi, turizme yöneltilen en büyük eleştirilerden bir tanesi olan “itaat eden turist” temasını ele almıştır. Örneklerden bir tanesi 1865 yılında İtalya seyahati sırasında John Murray rehberlerini kullanan İngiliz turistlerle karşılaştıran James Byrce'dır. Turistlerin amaçsızca gezdiklerini ve gezilerinin tek sonucunun Murray rehberlerinde geçen bilgilerin teyit edilmesi olduğunu belirten Byrce'ın, bir süre sonra eleştirdiği rehberleri kullanması genel panoramanın bir yansımasıdır.<sup>139</sup> Turistin rehberin emrini sorgulamadan kabul etmesine dair başka bir örnek, ünlü İngiliz yazar William Makepeace Thackeray'in 1850 yılında yayımlanan eseri *The Kickleburys on the Rhine* adlı eserinde görülebilir. Eserde, Michael Angelo Titmarsh, Fanny Kicklebury adındaki bir kadın ile konuşurken annesi tarafından Wigginstein harabelerine bakması konusunda uyarılır. Titmarsh bunun üzerine şöyle der “Herkes Wigginstein'a bakar, çünkü Murray'da bakmanız söylenir.”<sup>140</sup> Daniel J. Boorstin ise rehberlerin ne kadar etkili bir otorite olabileceklerine dair I. Dünya Savaşı öncesinde Almanya'dan bir örnek vermektedir. Efsaneye göre; tam öğle saatinde, imparatorluk bandosu saray önünde günlük konserine başlamadan hemen önce, II. Wilhelm yaptığı işe ara vermektedir. Kayzer eğer bir hükümet toplantısına başkanlık ediyorsa

<sup>136</sup> MacKenzie, a.g.e., s. 19.

<sup>137</sup> Hayes, a.g.e., s. 59.

<sup>138</sup> MacKenzie, a.g.e., s. 35.

<sup>139</sup> Buzard, a.g.e., s. 77.

<sup>140</sup> Buzard, a.g.e., s. 76.

heyete şöyle demektedir “Beyler, müsaadenizle, pencerede görünmeliyim. Görüyorsunuz, *Baedeker*’de bu saatte hep böyle yaptığım yazıyor”.<sup>141</sup>



<sup>141</sup> Boorstin, a.g.e, s. 103-104.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. LEVANT YOLCULUĞUNUN DÖNÜŞÜMÜ, NEDENLERİ VE SEYAHAT HAZIRLIKLARI

Emekleme dönemi XIX. yüzyılın ilk yarısı olan modern turizm, yüzyıl sonuna gelindiğinde dünyanın büyük bir bölümü için geçerli bir seyahat biçimi haline gelmiştir. Osmanlı Devleti de bu süreçten etkilenmiş, hâkimiyeti altında bulundurduğu geniş coğrafyanın sahip olduğu tarihî ve dinî değerlerin yanı sıra doğal güzellikleri nedeniyle de en fazla ziyaret edilen bölgelerden bir tanesi olmuştur. Buharlı gemilerin Osmanlı limanlarına uğramaya başlaması ve Avrupa ile doğrudan demiryolu bağlantısının kurulması ile özellikle kıyı bölgeler, turistler için kısa süreli yolculukların mekânına dönüşmüştür. Bunun sonucunda, önemli yazarların ve inceleme gezisine çıkan araştırmacıların uzun süreli keşif yolculuklarından farklı olarak, giderek artan sayıda birey ve turist kafilesi, kısa süreli ve yüzeysel geziler çerçevesinde Osmanlı coğrafyasına adım atacaktı. Ancak coğrafi uzaklık, Avrupa’da olduğu gibi geniş bir ulaşım ve konaklama altyapısının olmamasına ek olarak, gerekli malzemelerin önemli şehir ve güzergâhların dışında çoğunlukla temin edilememesi nedeniyle, Osmanlı Devleti’ne yapılan seyahatler pahalı ve meşakkatli olmaya devam etmiştir. Bu nedenlerden dolayı, Osmanlı toprakları sınırlı sayıda turist tarafından erişilebilen bir coğrafya olma özelliğini kısmen muhafaza etmiştir. Bunun yanı sıra, Osmanlı örneğini kendine özgü kılan nedenlerden bir tanesi ise, turistlerin Batı’nın yoğun ekonomik ve siyasi baskısının yaratmış olduğu çerçeve içerisinde seyahat etmesiydi. Turistlerin Osmanlı Devleti’ne kabileler halinde gelmeye başladıkları yüzyılın üçüncü çeyreği, devletin hayatta kalma çabalarının kendisini her geçen gün daha derinden hissettirdiği bir zaman dilimi ile eş anlamlıydı. Bu nedenle turistlerin Osmanlı topraklarına adım atması yerel yöneticiler ve halk açısından Avrupa’da olduğu gibi seyahatin geleneksel haline duyulan bir özlemin dile getirilmesine yol açmamış, aksine kimi zaman potansiyel tehlike olarak tanımlanmışlar ve ülkenin güvenliğini tehdit eden güçlerin birer temsilcisi olarak güvenlik kaygılarının merkezde olduğu önlemlerin alınmasını gerekli kılmıştır.

Çalışmanın ilerleyen sayfalarında Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen seyahatlerin, dönemin ruhuna uygun olarak değişime uğradığı ortaya konulacaktır. Bu amaçla ilk önce, yüzyıllar boyunca süregelen geleneksel ulaşım araçlarıyla gerçekleştirilen seyahat biçiminin genel bir resminin ardından, modern ulaşım araçlarının kullanımı ile yeni seyahat biçiminin yerleşme süreci incelenecektir.

## 2.1. Buhar Çağı Öncesinde Seyahatin Genel Hatları

İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı Devleti'ni nüfuz bölgelerine ayırmak için 1916'da imzaladıkları antlaşma görüşmelerini İngiltere adına yürüten Mark Sykes (1879-1919), savaşın hemen öncesinde Fransa'nın Beyrut başkonsolosu olarak görev yapan François Georges-Picot (1870-1951) gibi Osmanlı coğrafyası hakkında ilk elden bilgi sahibiydi. Fransız temsilcinin diplomatik kariyeri etrafında şekillenen deneyimine karşılık Sykes'ı bir Doğu uzmanı hâline getiren, XX. yüzyılın başında Osmanlı başkentindeki fahri ataşelik görevinin yanı sıra çıktığı uzun gezilerdi.<sup>142</sup> Onu bölgeye çeken duyduğu merak ve gözlem arzusuydu. Bu gezilerden bir tanesi olan Sykes'ın 1899 yılında tek başına çıktığı gezi sonrası kaleme aldığı notlar, yüzyıl sonuna gelindiğinde Batılıların Osmanlı topraklarında yaptıkları seyahatlerin on yıllar içerisinde geçirdiği değişime dair bir iç gözlem sunmaktadır. Seyahatine Şam'dan başlayan Sykes, güney ve doğu vilayetlerinde yaptığı binlerce kilometrelik yolculuğunun ardından Berlin Antlaşması'ndan sonra (1878) bir Rus toprağı haline gelen Batum'a, oradan da İstanbul'a gitmiştir. Sykes, seyahati süresince kendisine hizmet etmek üzere birer aşçı, garson, seyis, dört katırcı ve bir tercüman kiralamıştır.<sup>143</sup> Kendilerine "dragoman" adı verilen tercümanların görevi, müşterilerinin resmi görevliler ve yerel halk ile iletişimini sağlamanın ötesindeydi: bir tercümandan beklenen doğru ve güncel bilgilere vakıf donanımlı bir rehber olması ve geziyi planlama ve karşılaşılabilecek sorunları çözme yetisine sahip olmasıydı. Sykes'ın belirttiğine göre Kıbrıs kökenli bir Hristiyan olan tercümanı İsa Kubrusli, 40 yıldır tercümanlık yapmaktaydı ve bu süre tercümanın eski müşterileri ile yeni müşterileri arasında bir mukayese yapabilmesine olanak tanıyacak kadar uzundu. İsa Kubrusli'nin bozuk İngilizcesiyle, İngilizler özelinde yaptığı gözlemler aslında genel resmin bir yansımasıydı:

Önceleri İngiliz şimdiden çok farklıydı, o çok zengindi, çok güçlüydü ve çok iyi ateş ederd, çok iyi ata binerd, sakalı kırmızı ve uzundu ve daima saati gerçek altından yapmaydı, eskiden Kudüs'te daima tüm İngilizler zengin ve güçlü derdik, şimdi biliyoruz ki bu yalan, çünkü Jan Cook'un (John Mason Cook) getirdiği İngilizler çok farklı. Jan Cook'u çok severim çünkü o benim patronum, bana iyi ücret öder ve çok sayıda müşteri ayarlar, fakat Jan Cook'un getirdiği seyyâhı (traveller) sevmem çünkü o çok meraklı.<sup>144</sup>

Tercümanın da gözlemlediği gibi yaşanan değişim oldukça açıktı. Bundan dolayı, İsa Kubrusli'nin yeni müşterileri, aralarında subay ve bilim adamlarının da bulunduğu "zengin ve güçlü" İngilizlerden oluşan ve bilinmeyeni keşfetmek için yola çıkan bireyler değil, kendilerini nelerin beklediğinin farkında olan ve bunları yerinde deneyimlemek üzere gelen turistlerdi. Modern ulaşım araçlarının sağladığı alt yapı üzerine kurulu seyahat endüstrisinin Osmanlı topraklarında etkisini göstermesi sonucu aylar hatta yıllar süren uzun yolculuklarla eş anlamlı olan Levant yolculuğu, aceleci turist kabileleri için kısa süreli geziler halini almıştı.

<sup>142</sup> Roger Adelson, **Mark Sykes Portrait of an Amateur**, Jonathan Cape, Londra, 1975, s. 36-39, 42-45, 107-122; Robert H. Lieshout, **Britain and the Arab Middle East World War I and Its Aftermath**, I.B. Tauris, Londra, 2016, s. 90-91.

<sup>143</sup> Mark Sykes, **Through Five Turkish Provinces**, Bickers and Son, Londra, 1900, s. 1.

<sup>144</sup> Sykes, a.g.e., s. 119-120; Roger Alderson ise Mark Sykes üzerine yazdığı eserinde, Sykes'ın İsa Kubrusli ile olan karşılaşmanın, 1890 yılında babası ile birlikte gerçekleştirdiği Kudüs gezisi sırasında olduğunu söylemektedir. Bkz. 36-39; Ancak Sykes'ın 1900 yılında yayımlanan seyahatnamesine göre, Adelson'un atf yaptığı konuşmalar, Sykes'ın bir yıl önce yaptığı gezi esnasında İsa Kubrusli ile aralarında geçmiştir.



Seyahatin kısa sürede ve güvenli bir biçimde gerçekleştirilebilir hale gelmesi, daha önceleri seyahat edemeyen bireylerin önündeki doğal ve maddi engelleri kaldırarak Osmanlı topraklarını geniş bir ziyaretçi kitlesinin erişimine açmıştır. Bunun sonucunda Osmanlı toprakları daha önce Avrupa kıtasında yaşanan gelişmelere paralel biçimde, seleflerine göre daha düşük gelir düzeyine ve daha kısa zamana sahip ya da daha az zaman harcamak isteyen ziyaretçilerin erişim alanına dâhil olmuştur. Turistler için önemli olan, seyahat ettikleri mekânın derinlemesine bir incelemeye tabi tutulması ya da yaşanan gelişmelerin habercisi olmak değil, ziyaret ettikleri yeri gün gün planlanmış bir program dâhilinde ya da kendi isteklerine göre yerinde görmektir.<sup>145</sup> Bireyin gezisi kendisi için bir keşif anlamı taşısa ve gözlemi diğer ziyaretçilerden farklı olsa bile söz konusu olan aslında bir tekrardır. Yeni ve farklı olan seyahatin kendisi değil kişisel deneyimdir.

Osmanlı Devleti, uzun bir süre boyunca Avrupalıların zihninde tehlike ve zorlukla dolu bir yolculuğun ardından ulaşılabilen düşman topraklar imgesini çağrıştırmaktaydı. Osmanlı askerî gücünün yarattığı tehdit ve dünya egemenliği iddiasında olan rakip dinin hâkimiyet alanını giderek artırmasından kaynaklanan çatışma ortamı düşmanlığa, önyargılara ve gerçeklikten kopuk bilgilerin üretilmesine yol açan temel sebepler olmakla birlikte,<sup>146</sup> uzaklık ve dönemin ulaşım araçlarının teknik özelliklerinden kaynaklanan nesnel engeller karşılıklı etkileşimi daha da sınırlamaktaydı. Bu durum ve endüstrileşme öncesi dönemde, dünya genelinde seyahat edebilen birey sayısının düşük yoğunlukta olduğu göz önüne alındığında, Osmanlı coğrafyasının sınırlı sayıda birey tarafından ziyaret edilmesi doğaldır.

İngiltere’de Kraliçe Elizabeth döneminde (1558-1603) yaygın olan bir gelenek seyahatin insanların zihninde ölüm tehlikesini çağrıştıran riskli bir teşebbüs olarak değerlendirildiğini göstermektedir. Bu geleneğe göre yolcu, yola çıkmadan önce seyahatini başarıyla tamamlayıp geri dönmesi durumunda iki ila beş katını almak üzere bahse girmektedir. Geri dönemese, para bahse girenler arasında paylaşılmaktaydı. Böyle bir örnek, İstanbul ve Kudüs seyahatine çıkan Henry Moryson’dur. Moryson’un İskenderun yakınlarında ölmesi sonucunda üç katını almak üzere geride bırakmış olduğu 400 pound, ödemeyi yapacak kişiler arasında paylaşılmıştır.<sup>147</sup> Özlem Kumrular’ın da belirttiği gibi bu gelenek bir şans oyunu olarak değerlendirilebileceği gibi aslında verdiği mesaj oldukça açıktır: seyahat tehlikelerle doluydu.<sup>148</sup>

<sup>145</sup> Orhan Pamuk, **İstanbul Hatıralar ve Şehir**, 15. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2016, s. 224.

<sup>146</sup> Çatışmanın yanı sıra kültürel etkileşim de söz konusuydu. Örneğin, Avrupalı devlet adamları arasında Osmanlılara ait çeşitli eşyaların sergilendiği “Türk Odaları” ve Türk kıyafetleri içerisinde yapılmış bir porteye sahip olanlara bulunmaktaydı. Bkz. Jean-François Solnon, **Sarı ve İstanbulun Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa: XIV.-XX. Yüzyıllarda Çatışma ve Karşılıklı Hayranlık**, (Çev. Ali Berktaş), Doğan Kitap, İstanbul, 2013, s. 222-242.

<sup>147</sup> Samuel C. Chew, **The Crescent and the Rose Islam and England During the Renaissance**, Oxford University Press, New York, 1937, s. 31-32.

<sup>148</sup> Özlem Kumrular, **İslam Korkusu Kökenleri ve Türklerin Rolü**, Doğan Kitap, İstanbul, 2012, s. 150-151.

Buharlı gemilerin ve trenlerin ulaşım olanaklarını tamamen değiştireceği XIX. yüzyıla kadar, Osmanlı Devleti'ne ulaşmak isteyen bir Avrupalı eğer sınıra yakın bölgelerin dışında seyahat etmek istiyorsa, her şey planlandığı gibi gitmesi halinde dahi haftalar ve aylar süren bir yolculuğu göze almak zorundaydı. Buna gezinin kendisi dâhil değildi. Yelkenli gemi ve at arabası kullanılarak gerçekleştirilen yolculukların yavaş ve pahalı olmasının yanı sıra, bu araçların taşıma kapasitesi kitle seyahati için yetersizdi. Yolcu, temel enerji kaynağı olarak doğaya ve hayvan gücüne bağımlıydı. Aynı zamanda doğa ile bir mücadele de söz konusuydu. Seyahatnamelerde sıklıkla görülen “rüzgâr öyle zayıftı ki yol alamıyorduk”,<sup>149</sup> “rüzgâr elverişli olduğundan”,<sup>150</sup> “gemi fırtına yüzünden rotasından sapmıştı”<sup>151</sup> ifadeleri Osmanlı şehirlerine düzenli aralıklarla buharlı gemi seferleri başlayana kadar deniz yolculuklarında karşılaşılan zorlukların özetidir. XVII. yüzyıla ait bir örnek doğanın yolcunun hareket alanını ne ölçüde kısıtladığını gözler önüne serer: 1609'da İstanbul'a gitmek üzere yola çıkan bir Venedik kadırgası, hava şartlarının olumsuzluğu nedeniyle Sakız Adası'na demirlemek zorunda kalmış, geminin yola devam edebilmesi için 18 gün beklemesi gerekmiştir.<sup>152</sup> XIX. yüzyılda, buharlı gemi çağında hac görevini yerine getirmek için Kudüs'e giden Bulgar Mihail Macarov, yelkenli gemi seyahatinin hacı adayları üzerinde yarattığı sarsıcı etkiyi şöyle tarif eder:

Daha evvel zamanda, Avratalan'dan Kudüs'e gitmek, gerçek bir kahramanlıktı. Yolculuk, iki gidiş ve iki dönüş olmak üzere yaklaşık dört ay sürüyordu. Hacı olabilmek için, bir kişinin sekiz veya dokuz ayını feda etmesi gerekiyordu...Düzenli vapur hizmetinin oturtulmasından önce oradan (Enez) yelkenli vapurlara biniliyor ve meçhule doğru yol alınıyordu. O zamanki hacı adaylarının inancı ve dini duyguları ne denli sağlam olmalı ki, hayatlarında hiç görmedikleri denizin neden olduğu bütün çileye usanmadan, hatta sevinçle katlanıyorlarmış...Bundan dolayıdır ki o zamanın hacılığı, gerçek bir dini kahramanlık olarak değerlendiriliyordu. Bu kişilerin önceki günahlarını sadece Kudüs Patriği'nin değil, Tanrı'nın da bağışladığına inanılıyordu.<sup>153</sup>

Yelkenli gemi ile yapılan yolculuklar, doğal engellerin yarattığı belirsizlikler ve tehlikenin yanı sıra kısa süreli gezilere imkân tanımayacak derecede yavaştı. Bu durum, sıradan yolculardan daha fazla imkân ve alternatife sahip resmi görevlilerin anılarında rahatlıkla görülebilir. 1720 yılında Fransa'ya giden Osmanlı Sefiri Yirmisekiz Mehmet Çelebi, İstanbul'dan 7 Ekim'de ayrılmış, bir buçuk ay süren bir yolculuğun ardından 21 Kasım'da Fransa'ya ulaşmıştır. Dönüş yolcuğu ise daha kısa sürmüş, Toulon'un batısında yer alan Cette'den 6 Eylül 1721'de yola çıkan Osmanlı heyeti 8 Ekim 1721'de İstanbul'a ayak basmıştır.<sup>154</sup> Bir diğer örnek 1793'te Fransız hükümeti tarafından

<sup>149</sup> Jean Thévenot, **Thevenot Seyahatnamesi**, (Çev. Ali Berktaş), 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 37, 41, 42, 43.

<sup>150</sup> Joseph de Tournefort, **Tournefort Seyahatnamesi İkinci Kitap**, (Çev. Ali Berktaş ve Teoman Tunçdoğan), 4. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2013, s. 9.

<sup>151</sup> Ernst Christoph Döbel, **Saksonya'dan İskenderiye'ye Bir Faytoncunun Serüvenleri**, (Çev. Cristina Schmetzger), Say Yayınları, İstanbul, 2015, s. 108.

<sup>152</sup> Fernand Braudel, **II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası II**, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Doğu Batı Yayınları, İstanbul, 2017, s. 32; Rüzgâr ve korsanların deniz yolculuklarında yarattığı engeller için bkz. Hikmet Nazlı Pişkin, **İngiliz Seyyahlara Göre XVII. Yüzyılda Akdeniz ve Akdeniz Limanları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2011, s. 74-121.

<sup>153</sup> Mihail Macarov, **Kudüs Yolculuğu Edirne, İstanbul, İzmir, İskenderiye 1868-1869**, (Çev. Hüseyin Mevsim), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2015, s. 28.

<sup>154</sup> **Paris'te Bir Osmanlı Sefiri Yirmisekiz Mehmet Çelebi'nin Fransa Seyahatnamesi** (Haz. Şevket Rado), 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008, s. 13, 88.

Osmanlı Devleti ve İran'da inceleme gezisi amacıyla görevlendirilen doktor ve zoolog Antonie Olivier ve Jean Guillaume Bruguière'in Osmanlı başkentine yolculuklarıdır. Deniz yolunu kullanan ikili, 23 Nisan'da Marsilya'dan hareket etmiş, beş gün günlük bekleyişin ardından 29 Nisan'da ayrıldıkları Toulun'dan İstanbul'a yolculuklarının 22. gününde ulaşmışlardır.<sup>155</sup> Bu sürelerin resmi görevliler için geçerli olduğu ve çoğu kez sıradan bireyler için benzer düzenlemelerin mümkün olamayacağı unutulmamalıdır.

Kara yolculukları ise Balkanlar'ın dağlık yapısı nedeniyle yolcuyla çetin şartlarla mücadele etmek zorunda bırakılmaktaydı. Bu durum, özellikle kışın yapılan yolculuklarda geçerliydi. 1835 yılında üç hafta kalmayı planladığı İstanbul'a ulaşmak için karayolunu kullanan geleceğin ünlü komutanı Helmuth von Moltke, kimi zaman kızakla kimi zaman da atla yaptığı yolculuğu boyunca karşılaştığı güçlüklerle karşı okurunu uyarmaktadır:

Kim atla yolculuğa alışık, hele oldukça dinç değilse kışın tatarlarla Bulgaristan ve Rumeli'den geçmesini tavsiye etmem...On dört saatlik at yolculuğundan sonra kervansarayına indiğim zaman açlık, soğuk ve yorgunluktan bütün vücudum sıtma tutmuş gibiydi titriyordu...Ertesi sabah su biraz alçalınca bir geçit yerinden geçtik, fakat yük atımız eşyamızla birlikte ırmağa düştü, neredeyse sürüklenip gidecekti. Yollar bataklık hale gelmişti nihayet Edirne'ye vardığımız zaman kervanımızın pek acıklı bir görünüşü vardı.<sup>156</sup>

Bu nedenlerden dolayı karşılaşılabilecek tehlikelere karşı kendilerine koruma sağlamak ve seyahat masraflarını karşılamak amacıyla resmi heyetlerde görev almak ya da bu heyetlerin sağlayacağı güvenlik şemsiyesinden yararlanmak için resmi görevlilere eşlik etmek oldukça yaygın bir uygulamaydı. Seyahatnamelerde görüldüğü üzere devlet hizmeti, maddî ve siyasî bir kazanç olmasının yanı sıra, seyahat arzusunu tatmin etmek için başvurulmuş bir araçtı.<sup>157</sup>

Osmanlı Devleti'ne erişimin güç, sınırlı ve riskli olduğu bir dönemde kaleme alınan seyahatnameler de Thierry Hentsch'in gözlemlediği üzere, bu durumun doğrudan bir yansıması olarak, bireylerin kendi hikâyelerini anlattıkları seyahat yazıları olmaktan ziyade, "Büyük Türk'ün" ülkesinin incelemesi olan "rapor"lardı. Buna yol açan ana neden mevcut bilgi birikiminin, askeri ve siyasi gücünü Avrupa başkentlerinde derinden hissettirmiş bir aktör olan Osmanlı Devleti'nin başta askeri gücü ve devlet yapılanması olmak üzere birçok alanda hissedilen bilgi boşluğuna yeterince cevap verememesiydi.<sup>158</sup> Bu boşluğu doldurmak için kullanılan araçlardan bir tanesi de

<sup>155</sup> Antonie Olivier, **18. Yüzyılda Türkiye ve İstanbul**, (Çev. Aloda Kaplan), Köprü Kitapları, İstanbul, 2016, s. 21-28.

<sup>156</sup> Feldmareşal H. von Moltke, **Moltke'nin Türkiye Mektupları**, (Çev. Hayrullah Örs), Remzi Kitapevi, İstanbul, 1969, s. 23-24, 26.

<sup>157</sup> Salomon Schweigger, **Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581**, 2. Baskı, (Çev. Türkis Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 19, 23-25; Jean Chesneau, **D'Aramon Seyahatnamesi Kanuni Devrinde İstanbul-Anadolu Mezopotamya**, 2. Baskı, (Çev. Işıl Erverdi), Dergâh Yayınları, İstanbul, 2014, s. 11, Benzer bir durum 1582'de Venedik'in İstanbul elçisi olarak görevlendirilen Jacobo Soranzo tarafından da dile getirilmektedir. Devlet hizmetine girmek için İstanbul'un ziyaret edilmesini şart koşan geleneğin de önemli bir payı olmakla birlikte Soranzo'ya kendilerini hizmetine alması için başvuranların sundukları nedenler arasında Osmanlı başkentine yolculuğun "çok soylu ve az bulunur bir fırsat" olması ve resmi heyetin sağlayacağı "güvenlik ve konfor" yer almaktaydı. Bkz. Eric R. Dursteler, **İstanbul'daki Venedikliler Yeniçağ Başlarında Akdeniz'de Millet, Kimlik ve Bir Arada Varoluş** (Çev. Taciser Ulaş Belge), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 146-147.

<sup>158</sup> Thierry Hentsch, **Hayali Doğu Batı'nın Akdenizli Doğu'ya Politik Bakışı**, (Çev. Aysel Bora), 2. Baskı, Metis Yayınları, İstanbul, 2008, s.130.

seyahatnamelerdir. Bireyin hammadde toplama işini üstlenen bir figür olarak seyahati boyunca yaptığı gözlemler, kişisel kazanım olmakla kalmayıp genel bilgi havuzunu zenginleştiren verileri sağlamaktaydı.<sup>159</sup> XVIII. yüzyılda Halep'te İngiliz Levant Kumpanyası adına doktor olarak çalışan İskoç Patrick Russell, XVII. yüzyıl başlangıcından itibaren Avrupa'nın modern Suriye hakkında öğrendiklerini Doğu'da ikamet eden tüccarlara ya da seyyâhların araştırmalarına borçlu olduğunu dile getirdiğinde altını çizdiği gerçek buydu.<sup>160</sup>

Seyahatin uzun süreler gerektiren pahalı ve riskli bir eylem olması seyahat eden kitlenin toplumsal tabanını sınırlamakta ve seyahatin gerçekleştirilme amacı da çoğunlukla maddi beklentiler tarafından belirlenmekteydi. Buharlı gemi ve tren seferleri ile aynı anda yüzlerce, toplamda ise on binlerce kişi için Doğu'ya seyahat mümkün hale gelinceye kadar sınırlardan içeri giren Avrupalıların büyük bir kısmı tüccarlar, diplomatlar, resmi görevliler, bilim adamları ya da hacılardan oluşmaktaydı. Her ne kadar kantitatif veriler net bir değerlendirmeye imkân tanımayacak kadar sınırlı olsa da, bu kitle içerisinde, maddi bir kazanç olmaksızın sadece Osmanlı ülkesini gezmek amacıyla gelenlerin sayısı diğerlerine kıyasla az gözükmektedir.<sup>161</sup> Seyahatnamelerin büyük bir kısmının resmi görevliler, tüccarlar ya da bilim adamları vb. tarafından kaleme alınmış olması bunu destekler niteliktedir.

Tüm resmi yansıtmaktan uzak olmakla beraber Osmanlı kaynakları da aynı duruma işaret etmektedir. Yabancıların Osmanlı topraklarında seyahat etmek için yapmış oldukları izin başvurularına ait kayıtlar, amaçları sadece gezmek olan kişilerin sayısının diğer nedenlerle başvuruda bulunan kişilere kıyasla daha az olduğunu, hem de başvuru sahiplerinin, toplumlarının üst sınıflarına mensup kişiler olduğunu göstermektedir. Nalan Turna'nın tespit ettiği verilere göre, yabancılar tarafından 1770-1844 yılları arasında yapılan 23 seyahat izni başvurusundan, seyahat nedeni açık olan 15 başvuru arasında sadece dört tanesi “ziyaret ve gezmek” amacını taşımaktaydı. Bunlardan iki tanesinin Kudüs, Ayranoz ve Sina Dağı gibi dini önem taşıyan yerlere yönelik olması nedeniyle, bu kişilerin büyük olasılıkla dini nedenlerden dolayı diğer bir ifadeyle hacı olmak için seyahat ettikleri varsayılabilir.<sup>162</sup> Benzer bir biçimde seyahat izni için gerekli olan bürokratik işlemleri inceleyen Hamiyet Sezer'in elde ettiği bulgulara göre, en eski tarihli 1743 yılına ait olan seyahat izni başvurularının büyük kısmı “asilzadeler ve üst düzey şahıslar” tarafından yapılmıştır.<sup>163</sup> Osmanlı

<sup>159</sup> Anita Damiani, **Enlightened Observers British Travellers to the Near East 1715-1850**, American University of Beirut, Beyrut, 1979, s. 4, 9, 10.

<sup>160</sup> Janet Starkey, “Mercantile Gentlemen and Inquisitive Travellers: Constructing The Natural History of Aleppo”, **Travellers in the Near East** (Ed. Charles Foster), Stacey International, Londra, 2004, s. 40.

<sup>161</sup> Gülgün Üçel-Aybet, **Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)**, 4. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2010, s. 36-97; Schiffer, a.g.e., s. 38; Deniz Maden, **Batılı Seyyahlara Göre Osmanlı Haremi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 2010, s. 15-27; Firdevs Çetin, **Batılı Seyyahlara Göre İstanbul'un Gayrimüslim Ahalisi (1553-1673)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2011, s. 31-74; Güner Doğan, **İngiliz ve Fransız Seyyahlara Göre 17. Ve 18. Yüzyıllarda Ege Adaları (Midilli, Sakız, Sisam, Rodos) ve Çevresi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s. 1-7.

<sup>162</sup> Turna, a.g.e., s. 56-57.

<sup>163</sup> Sezer, a.g.e., s. 111.

arşiv belgelerine yansıyan bu örnekler, her iki araştırmanın da inceledikleri döneme ilişkin eksiksiz bir resim sunmaktan uzak olduğu göz önünde tutularak, dönemin geçerli seyahat şartlarının kitleler değil sınırlı sayıda birey için uygun olduğu gerçeği ile birlikte değerlendirildiğinde genel resmi kısmen de olsa yansıtabilir. Bu durumu değiştiren yapısal aktörler, XIX. yüzyılda seyahatin niteliğini değiştirerek, Osmanlı Devleti'nin kapılarını yeni ziyaretçilere aralamıştır.

## 2.2. Turist Kafilerine Giden Yol

Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen yolculukların ne zamandan itibaren, zorlu bir girişim anlamına gelen macera ve keşif hüviyetini kaybedip sıradan bir yolculuk olarak algılanmaya başladığını, diğer bir ifade ile yolcunun anonimleştiği zaman dilimini tam olarak tespit etmek oldukça zordur. Bu durum yaşanan sürecin; birçok faktörün farklı düzeylerde rol oynadığı yapısal bir değişim olması nedeniyle tek bir ana sıkışmamasından kaynaklanmaktadır. Her şeyi bir anda değiştiren bir milat yoktur. Değişim zamanla meydana gelmiştir. Ancak yine de, var olan yapıları kökten değiştiren faktörlerin tespiti ve bütünü oluşturan parçaların incelenmesi sonucunda, dönemsel bir tarihlendirme elde edilebilir.

Yaşanan gelişme, ilk örnekleri Avrupa'da görülen, endüstrileşmesi ile yeni sınıfların seyahat etme imkânına kavuşması ve modern ulaşım araçlarının daha fazla yolcuya, hızlı, güvenli ve ucuz seyahat imkânı sunması sonucunda, yolculukların kökten değişmesinin doğrudan bir uzantısıdır. Buna bağlı olarak yeni ziyaretçiler için Osmanlı topraklarına seyahat, her ne kadar Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu bölgeler özellikle uzmanların gözünde değerli bir maden olmaya devam etmiş olsa da, kendi dinamikleri tarafından belirlenen ve başlı başına bir amaç olarak görülen bir deneyim halini almıştır.<sup>164</sup> Ancak turistlerin Osmanlı Devleti'ne ilk kez bu gelişmelerin sonucunda adım attıklarını düşünmek oldukça hatalı olacaktır. Çünkü Osmanlılar, ilk yüzyıllardan itibaren Avrupa ile iç içeydi ve gerekli izinlere sahip olduğu takdirde kapitülasyonların korumasından yararlanan ziyaretçiler bazı kısıtlamalara maruz kalsalar da, özgürce seyahat etme hakkına sahiptiler.<sup>165</sup>

Bireysel geziler dikkate alındığında, Osmanlı başkenti İstanbul'a 1574 yılında gelen Fransız Pierre Lescalopier ilk örneklerden bir tanesi olarak kabul edilebilir. Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa, Lescalopier'in ticari bir neden olmaksızın salt seyahat etmek amacıyla İstanbul'a geldiğini öğrendiğinde oldukça şaşırmıştır.<sup>166</sup> Avrupa'da aristokratlar arasında geniş kabul gören Büyük Tur

<sup>164</sup> Pamuk, a.g.e., s. 224; Schiffer, a.g.e., s. 48.

<sup>165</sup> Belkis Konan, **Osmanlı Devletinde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, s. 28-30, 44-45; Sezer, a.g.e., s. 106-111, Maurits H. van den Boogert, **Kapitülasyonlar ve Osmanlı Hukuk Sistemi 18. Yüzyılda Kadılar, Konsololar ve Berathlar**, (Çev. Ali Çoşkun Tuncer), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014, s. 31, 65.

<sup>166</sup> Fatma Müge Göçek, **East Encounters West France and the Ottoman Empire in the Eighteenth Century**, Oxford University Press, New York, Oxford, 1987, s. 98.

gezilerinin ana durakları arasında yer almamasına rağmen literatürde kendilerine verilen adla önemli sayıda “Grand Tourist”i ağırlayan Osmanlılar için bu kişiler yabancı değildi.<sup>167</sup> Osmanlı Devleti’nde görev yapan Avrupalı diplomatlar Osmanlı makamları nezdinde bu kişiler için seyahat izni başvurusunda bulunmaktaydılar ve gerektiği takdirde bu konukları konutlarında misafir etmekteydiler.<sup>168</sup>

Tarih tespitinde en önemli sorunlardan bir tanesi, Batı dillerinde turist sözcüğünün ortaya çıkışından itibaren gözlemlenebilen içerik değişiminin Osmanlı örneğinde yaşanmamasıdır. Osmanlılar için turisti karşılayan temel sözcük “seyyâh”tır. XIX. yüzyılın sonlarında Avrupa turuna çıkan gazeteci Ahmed İhsan, Paris’te tanıştığı bir Fransız kadınla Zürih’te tekrar karşılaştığında kadının kendisine “*Mösyö turist Türk!*” olarak seslendiğini belirtir. Ahmed İhsan, bu ifadeyi, “Türk seyyah efendi” olarak tercüme etmiştir.<sup>169</sup> Seyyâh sözcüğü ise, yolcunun kimliğine ve yolculuğuna ilişkin net ipucu sunmayan genel bir anlama sahiptir. Bu durum hem Osmanlı belgelerinde hem de dönemin sözlüklerinde görülebilir. Örneğin, J.W. Redhouse’un hazırlamış olduğu sözlükte İngilizce “tourist” sözcüğünün Türkçe karşılığı “zevk için az bir yere giden seyyâh” olarak verilmektedir. Aynı sözlükte “traveller” sözcüğü “seyyâh, yolcu ve tüccâr” olarak geçmektedir.<sup>170</sup> R. Youssouf tarafından hazırlanan Türkçe-Fransızca sözlükte seyyâh sözcüğü “voyager” ile karşılanmaktadır. Sözlükte, Türkçe turist sözcüğü yer almaz.<sup>171</sup> *Kâmûs-i Türkî*’de de “seyyâh” sözcüğü, uzak yerleri gezip görmek ya da coğrafya, bitki ve hayvan incelemesi amacıyla seyahat eden kişiler için kullanılmaktadır.<sup>172</sup> Osmanlı belgelerinde ise hem Truva’yı görmek için gelen turistlerden hem de paraları olmadığı için ücretsiz olarak gitmek istedikleri yerlere gönderilmelerini talep eden kişilerden seyyâh olarak bahsedilmektedir: “fukara-yı seyyâh ve hüccâc”.<sup>173</sup> Bu nedenle, turist sözcüğünün kullanım tarihinden hareketle bir dönem belirleme girişimi başarısızlığa mahkûmdur.

<sup>167</sup> Rachel Finnegan, “The Divan Club, 1744-46”, *Electronic Journal of Oriental Studies*, 9, 2006, s. 15-28; Fransız Devrimi sırasında Osmanlı başkentindeki Fransız büyükelçisi Choiseul-Gouffier’in 1792’de görevine son verilmesine yol açan gelişmelerde önemli bir rol oynayan Claude-Emile Gaudin de benzer bir şekilde Strasbourg’da aldığı kamu hukuku eğitimini farklı ülkelerde edineceği tecrübeler ile tamamlamak amacıyla Büyük Tur seyahatine çıkmış bir “Grand Tourist”di. Bkz. Pascal Firges, *French Revolutionaries in the Ottoman Empire Diplomacy, Political Culture, and the Limiting of Universal Revolution, 1792-1798*, Oxford University Press, Oxford, 2017, s. 34.

<sup>168</sup> James Mather, *Pashas Traders and Travellers in the Islamic World*, Yale University Press, New Haven, Londra, 2011, s. 178-188; Christine Laidlaw, *Levant’taki İngilizler 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğuyla Ticaret ve Siyaset*, (Çev. Hakan Abacı), Alfa Yayınları, İstanbul, 2014, s. 63-70.

<sup>169</sup> Ahmed İhsan’ın eserinin ilk sayfalarında, İstanbul’dan ayrılırken gemideki kişilerden bazılarını tanıtırken, tercümanlar ile şehri gezen “turist”lerden bahseder. Bkz. Ahmed İhsan, a.g.e, s. 9, 331-332.

<sup>170</sup> J.W. Redhouse, *A Lexicon, English and Turkish*, 3. Baskı, A.H. Boyajın, Constantinople, 1884, s. 757, 761; Seyyah sözcüğü hayvanlar için de kullanılmaktaydı. Buna dair örneklerden bir tanesi Hüseyin Kazım Kadri’nin anılarında geçmektedir; “Şu seyyah kuşların hayatlarına hasret ederim: Yaz ve kış iklim değiştirme ne saadet.” Bkz. Hüseyin Kazım Kadri, *Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e Hatıralarım*, (Haz. İsmail Kara), İletişim Yayınları, İstanbul, 1991, s. 334.

<sup>171</sup> R. Youssouf, *Dictionnaire Portatif Turc-Français*, Constantinople, 1890, s. 519; Ferit Devellioğlu da seyyâh sözcüğünün karşılığını yolcu, gezici ve Fransızca touriste’nin karşılığı olarak vermektedir. Bkz. Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lugat*, 29. Baskı, Aydın Kitapevi Yayınları Ankara, 2009, s. 947.

<sup>172</sup> Şemseddin Sami, *Kâmûs-i Türkî*, İkdâm Matbaası, İstanbul, 1899, s. 753.

<sup>173</sup> BOA, İ.DH, 1283,101039 (13 Zilhicce 1309/9 Temmuz 1892); BOA, DH. MKT, 2054, 20 (3 Şaban 1310/20 Şubat 1893); BOA, DH. MKT, 455, 15 (9 Zilhicce 1319/19 Mart 1902).

Modern araştırmacılar, geleneksel Levant yolculuğunun öznesi konumunda olan araştırmacı ve keşfeden ziyaretçi tipinin yerini alan, seyahati kişisel bir deneyim olarak algılayan ve mekân ile ilişkisini bunun üzerine temellendiren ziyaretçi tipinin Avrupa'yı etkisi altına alan Koalisyon Savaşları'nın (1792-1815) bittiği tarihten Kırım Savaşı (1853-1856) sonrasına kadar uzanan bir zaman dilimi içerisinde incelemektedirler. Bu yazarların başında gelen Ali Behdad, XIX. yüzyıl ortasına gelindiğinde yolculuklarında derin hayal kırıklıklarına uğrayan Romantik yazarlar için “gecikmiş seyyah” kavramını kullanmaktadır. Behdad'a göre öncüllerin anlattıkları gerçek Doğu'ya, yolculuğun bir macera ve keşif olduğu bir zaman diliminden sonra, artan Batı etkisi ile otantikliğin yok olduğu bir dönemde ulaşan “gecikmiş seyyahların” deneyimleri beklentilerinin altında kalmıştır. Buna paralel olarak Fransız yazarlar geçmişe duyulan özlemin yaratmış olduğu hayal kırıklıkları sonucunda nostaljiye kendilerini bırakırken, İngilizler daha az tercih edilen rotalarda gerçekleştirdikleri seyahatlerde, keşif yapmaya ve otantik olanı aramaya çalışmışlardır. Behdad, 1843 yılında Doğu seyahatine çıkan Gerard de Nerval'in seyahatinin “zorlukları göz önüne alarak yeni bilgiler, romantik karşılaşmalar ve egzotik tecrübeler edinmeye giden maceracı seyyahların gittikçe ortadan yok oluşunu” işaret ettiğini belirtirken, 1849 yılında Osmanlı topraklarına adım atan Gustave Flaubert'in artık, “gecikmiş oryantalistin” bakış açısını sunduğunu ve seyahatinin orijinal olmadığının farkında olarak metnini inşa ettiğini yorumunda bulunur.<sup>174</sup> Behdad, bu süreci 1830'lı yıllardan itibaren izlemektedir:

Buharlı gemilerin geliştirilmesi Akdeniz yolculuklarında bir devrimdi ve Avrupalı kolonyalistler tarafından inşa edilen tren yolları...Avrupalı seyyahlara, Doğu'ya yapılacak uzun yolculuklara çıkmaları için teşvik edici, vazgeçemeyecekleri bir rahatlık sağladı. Fransızların Magrep'i işgali, Britanyalıların Hindistan ve Mısır'daki varlıkları ve İskenderiye'yi Hindistan'a giden bir transfer istasyonu olarak kullanmaları ve Yunan-Türk çatışmasının 1828'de bitmesi, Doğu'da sosyopolitik bir “stabilizasyon” ve turizm endüstrisi için gerekli güvenliği sağlamıştı...Doğu'ya seyahat koşullarının gelişmesi ile birlikte bir zamanlar çetin, çok şey gerektiren tutuklu çaba, daha kolay, daha az zaman gerektiren, daha pratik ve hızlı bir girişim haline gelmişti ve bu yüzden Doğu'ya düzenli bir akımı sağlandı...Yeni kolaylıklar daha sıradan seyyahların Doğu'ya gitmesine fırsat sağladı.<sup>175</sup>

Reinhold Schiffer da benzer bir biçimde, Osmanlı Devleti'ne turistlerin seyahat etmeye başlamasının gemi ulaşımında yaşanan değişiklerle aynı süreci izlediğini dile getirmektedir. Schiffer, buharlı gemilerle birlikte turistlerin Doğu'ya “akmaya” başladıklarını belirtmektedir.<sup>176</sup> Ekrem Işın da benzer bir bakış açısı ile keşfeden/inceleme yapan seyyahın/oryantalistin yanında Doğu'ya bir ürün olarak bakan ve asıl gayesi seyahatin keyfini çıkarmak olan ziyaretçinin Kırım Savaşı sonrasında kendisini göstermeye başladığını belirtmekte ve bunun sonucunda “toplayıcı ve yorumlayıcı seyyah tipinin” yerini “bu tipin ürettiği imgeler üzerinden gizemli coğrafyaları hızla yağmalayan turist”in aldığını söylemektedir.<sup>177</sup>

<sup>174</sup> Behdad, a.g.e., s. 39-90, 99-100,143-162, İngiltere özelinde benzer bir değerlendirmede bulunan Anita Damiani, İngiliz seyahat yazınında bireyin bilgi üretimi için bir hammadde toplayışı rolünün seyahatin bireyselleşmesinin bir parçası olarak, 1834 yılında Doğu seyahatine çıkan Alexander William Kinglake özelinde ortaya çıktığını ifade etmektedir. Uzun bir geçmişin mirasçısı olan XVIII. yüzyılı seyyahı 1820'li yıllardan itibaren artık metnini kişisel hikâyeleri ile doldurmaya başlamıştır. Bkz. Damiani, a.g.e., s. 1-2, 172-173.

<sup>175</sup> Behdad, a.g.e., s. 64.

<sup>176</sup> Schiffer, a.g.e., s. 37-39.

<sup>177</sup> Işın, a.g.e., s. 16.

İngiliz turizminin Mısır'daki gelişimini inceleyen makalesinde de Martin Anderson, modern turizm için Napolyon'un Mısır Seferi'ni (1798) başlangıç olarak kabul etmekle birlikte, turizmin Mısır'da Mehmet Ali Paşa'nın sağladığı güvenlik şemsiyesi ve Hindistan yolunu kullanan İngilizlerin Mısır'da yaratmış oldukları konaklama, ulaşım ve hizmet alt yapısı sonucunda 1815'i izleyen 25 yılda oluştuğunu belirtir. Buna göre 1815'te turistlere hizmet edecek hiçbir alt yapının bulunmadığı Mısır'da Mehmet Ali Paşa'nın öldüğü 1849 yılında, artık, yerleşmiş gezi rotaları mevcuttu. Turizm, 1840'lı yıllarda Mısır'ın bir parçasıydı.<sup>178</sup> Doron Bar ve Kobi Cohen-Hattap ise Filistin'i sadece ibadet amacıyla ziyaret eden hacıların dini bakışlarını paylaşan ancak bölgeye duydukları ilgi bunun çok daha ötesinde olan ve "modern turist hacı" olarak adlandırdıkları, yeni bir ziyaretçinin, modern turizminin bir parçası olarak XIX. yüzyılda ortaya çıktığını belirtmektedirler. Buna göre "modern turist hacı" Filistin'i, bir bütün olarak değerlendirmekte ve gezisini dini günlerden ziyade hava şartları belirlemekteydi. Bar ve Hattap, yapısal bir açıklama getirmemekle beraber bu gelişmeyi 1840'lı yıllarda sonra izlemekte ve Filistin'e gerçekleştirilen gezilerin, seyahat acentelerinin de etkisiyle 1860'lı yıllarda hız kazandığını dile getirmektedirler.<sup>179</sup> Thomas Cook and Son ise Doğu seyahatinin değişimini kendisi ile özdeşleştirmektedir. Acentenin yayınlamış olduğu gezi programlarında bu süreç, ilk kez Kasım 1867 yılında ilan edilen Doğu turu ile başlatılır. Bu tarihe kadar sadece büyük miktarlarda para harcayan ve riskleri göze alan zengin soylular ve doğa tarihi ve İncil araştırması yapan kişiler tarafından Filistin, bu tarihten sonra ziyaret edilen kapalı bir bölge olmaktan giderek uzaklaşmış ve binlerce kişi tarafından ziyaret edilen bir yer haline gelmiştir.<sup>180</sup>

Görüldüğü üzere modern araştırmalar ve seyahat tarihi birlikte değerlendirildiğinde Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen seyahatler, dönemin genel resminin doğrudan bir uzantısı olarak XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren yeni bir hüviyete kavuşmaya başlamıştır. Mevcut seyahat biçiminin değişimi yeni faktörleri gerektirdiğinden nelerin yeni olduğunun tespit edilmesi bu konuda ipucu sunacaktır. Her şeyden önce, seyahat ulaşım araçlarına bağlıdır ve 1830'lu yıllarda Osmanlı Devleti'ne düzenli buharlı gemi seferlerinin başlaması bu açıdan önemli bir kırılma noktasıdır.<sup>181</sup> Buharlı gemiler, trenlerden farklı olarak bir hat inşa sürecine ihtiyaç duyulmaması nedeniyle Akdeniz

<sup>178</sup> Anderson, a.g.e., s. 259-279; İngiliz kadın yazarların Doğu seyahatlerine ilişkin eserlerinin yayın tarihlerinden hareket eden Billie Melman'ın Richard Bevis'in **Bibliotheca Cisorientalia** adlı eserinden hareketle hazırladığı grafiğe göre 1500-1821 arasında yayımlanan dört esere karşılık 1821-1911 arasında 241 eser yayımlanmıştır. Tepe nokta ise 1891 yılıdır. Bkz. Melman, a.g.e., s. 31-33; Susan Nance de yüzyılın ilk yarısını merkeze alır. Bkz. Nance, "A Facilitated Access Model", s. 1061-1064; "The Ottoman Empire and the American Flag", s. 9-10.

<sup>179</sup> Bar ve Cohen-Hattap, a.g.e., s. 133; Kobi Cohen-Hattap, Yossi Katz ile birlikte yazdığı bir malakede Filistin'de turizmi, XIX. yüzyılın ortasından itibaren izlemektedir. Bölgenin XIX. yüzyıl ortasından itibaren Batı etkisi ve Yahudi göçü nedeniyle ekonomik açıdan hızlı bir gelişim gösterdiğini söyleyen Hattap ve Katz, Batı dünyasında Filistin'e yönelik ilginin artması ve ulaşım alanında yaşanan değişime ek olarak turistlere hizmet etmek üzere açılan Avrupa tarzı otellerin, restoranların ve seyahat acentelerinin çok sayıda insanı bölgeye taşıdığını dile getirmektedir. Bkz. Cohen-Hattap ve Katz, a.g.e., s. 169.

<sup>180</sup> **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1885-1886**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 5.

<sup>181</sup> Schiffer, a.g.e., s. 37-44; Kudüs özelinde ziyaretçi artışını görmek mümkündür. Şehirdeki Latin manastırı, 1830'lu yıllarda artan misafirhane inşa etmek zorunda kalmıştır. Shimon Gibson vd., **Tourists, Travellers and Hotels in Nineteenth-Century Jerusalem**, Maney Publishing, Leeds, 2013, s. 27.



taşımacılığında kısa sürede kullanılmaya başlanmıştır.<sup>182</sup> John Murray tarafından 1840'da yayımlanan gezi rehberinde verilen bilgilere göre, Marsilya'dan İstanbul'a her 10 günde bir, Trieste'den İstanbul'a ise her 15 günde bir karşılıklı seferler yapılmaktaydı.<sup>183</sup> Bu yıllarda Marsilya-İstanbul seyahati sekiz gün sürmekteydi.<sup>184</sup> 1840'lı ve 50'li yıllarda Osmanlı şehirlerine doğrudan ve bağlantılı gemi seferleri artmaya devam etmiştir. Dönemin önde gelen gemi şirketleri arasında yer alan Peninsular and Oriental Steam Company, Norddeutscher Lloyd, Messageries Maritimes, Fraissinet, Fabre ve N. Paqueuti başta olmak üzere birçok şirket Osmanlı şehirlerinin büyük bir kısmına ya doğrudan ya da bağlantılı seferler düzenleyerek yolculara istedikleri yere kısa sürede ulaşma imkânı sunmaktaydı.<sup>185</sup> 1894'te ise New York'tan İstanbul'a doğrudan seferlere başlayan Compagnie Generale Transatlantique, ulaşım alanında yaşanan gelişmelerin kat ettiği mesafelerin önemli bir göstergesidir.<sup>186</sup> Seyahat süreleri oldukça kısalmıştır. 1898 yılında Avrupa seyahatine çıkan Mustafa Sait Bey, altı gün süren bir gemi yolculuğunun ardından İstanbul'dan Marsilya'ya ulaşmıştır.<sup>187</sup> 1902 yılında ise Amerika Birleşik Devletleri'nden İstanbul'a ulaşmak için 20 gün yeterliydi.<sup>188</sup>

Bu dönemde Osmanlı ile ilgili ilk gezi rehberleri de yayınlanmaya başlanmıştır. XIX. yüzyılın ilk döneminde Osmanlı Devleti'ni ziyaret etmek isteyenlerin, daha önceki seyyahların notlarından hareketle kendileri için uygun tavsiyeleri belirlediklerine işaret eden Schiffer'a göre, Osmanlı toprakları için en eski rehber Josiah Conder'in 1827 tarihli *The Modern Traveller* adlı eseri idi. Daha sonra R.T. Claridge tarafından 1839 yılında *A Guide Along The Danube: From Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands and Venice* adlı rehber yayınlanmıştır.<sup>189</sup> Aynı yıl Fransızca *Guide du Voyageur A Constantinople et Dans ses Environ*, bir

<sup>182</sup> David M. Williams, "Trading Links: Patterns of Information and Communication: The Steamship and the Modernization of East-West Commerce", **East Meets West-Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire**, (Ed. P. L. Cottrell, Iain L. Fraser, Monika Pohle Fraser), Routledge, New York, 2008, s. 26.

<sup>183</sup> **A Hand-Book For Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, Constantinople**, John Murray, Londra, 1840, s. XII.

<sup>184</sup> Schiffer, a.g.e., s. 38.

<sup>185</sup> Süleyman Uygun, **Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2015, s. 90-193; Mustafa Emre Kılıçarslan, **Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi- Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 2013, s. 130-165; Mesut Karakulak, **Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) ve Osmanlı-Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi- Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2017, s. 85-254.

<sup>186</sup> Catherine Pinguet, "İstanbul'a Yolculuk", **Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı** (Ed. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), (Çev. Melis Şeyhun Çalışlar), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2015 s. 23-24.

<sup>187</sup> Mustafa Sait Bey, **Avrupa Seyâhatnamesi (1898)**, (Haz. Burhan Günaysu), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 5,16; Ulaşım süreleri gemilerin takip ettikleri rotalara ve uğradıkları limanlara göre değişmekteydi. Örneğin, **Çocuk Kalbi**'nin yazarı İtalyan yazar Edmondo de Amicis, 1874 yılında İtalya'dan çıktığı yolculuğunun onuncu gününde İstanbul'a ulaşmıştır. Bundan on yıl önce Karadeniz üzerinden İstanbul'a Osmanlı Bankası'nda çalışmak üzere gelen Fransız Rene de Parquet ise "yedi günlük hızlı ve istirahatiz Avrupa yolculuğunun" ardından Osmanlı başkentine vardığını ifade etmektedir. 1876 yılında İstanbul'a gelen İngiliz Fred Burnaby, İstanbul'dan Londra'ya seyahati gemi ve tren yolculuğu ile yedi gün sürmüştür. Bkz. Edmondo de Amicis, **İstanbul (1874)**, 3. Baskı (Çev. Beynun Akyavaş), TTK Yayınları, Ankara, 2013, s. 1; Fred Burnaby, **At Sırtında Anadolu**, 6. Baskı, (Çev. Fatma Taşkent), İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, s. 372; Rene du Parquet, **İstanbul'da Bir Yıl**, (Çev. Sertaç Canbolat), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2008, s. 6.

<sup>188</sup> McCready ve Tyndall, a.g.e., s. 1, 69.

<sup>189</sup> Schiffer, a.g.e., s. 36.

yıl sonra ise John Murray yayınevini *A Hand-Book For Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, Constantinople* adlı eseri, kullanıma sunulmuştur.<sup>190</sup> Bu rehberlerin birbiri ardına yayımlanmasını basit bir tesadüf olarak açıklamak mümkün değildir. Nitekim John Murray beş yıl sonra yeni bir baskı hazırlamıştır. Bu durum, rehberdeki bilgilerin aradan geçen süre zarfında güncellenmesini gerekli kılan değişimlerin bir sonucu olabileceği gibi artan talebin bir yansıması olarak da değerlendirilebilir. Daha geniş bir açıdan bakıldığında, Osmanlı ile ilgili gezi rehberlerinin, ilk modern seyahat rehberlerinin bir parçası olarak birçok Avrupa şehri ile aynı dönemde yayımlanması anlamlıdır. Osmanlı şehirleri, Avrupa şehirleri ile aynı yoğunlukta olmasa da, kısa bir süre içerisinde, hakkında güncel ve sağlıklı bilgilerin gerekli olduğu seyahat rotalarından bir tanesi olarak değerlendirilmeye başlanmıştır.

Demiryolu seyahati için yüzyılın ikinci yarısını beklemek gerekmiştir. İstanbul'u doğrudan Avrupa başkentlerine bağlamak üzere inşasına 1870 yılında başlanan Rumeli Demiryolları'nın tüm bağlantılarının 1888 yılında tamamlanması sonucu Avrupa'dan İstanbul'a birkaç günde ulaşmak mümkün hale gelmiştir.<sup>191</sup> Bu bağlantı öncesinde, Rumeli Demiryolları, bölgede ulaşımı önemli ölçüde etkilemiş olmakla birlikte kesintisiz bağlantı, hatlar arasındaki kopuklukların yarattığı problemlere ve yavaşlığa son vermiş, tek bir bilet ile İstanbul'a ulaşmak mümkün hale gelmiştir. Bu tarihten önce Belçikalı işadamı Georges Nagelmackers tarafından hizmete sokulan ünlü Orient Express'in 1883'teki ilk Paris-İstanbul seferi, Karadeniz üzerindeki 18 saatlik gemi yolculuğu ile birlikte toplam 81 saat 30 dakika sürmüştür.<sup>192</sup> İlk doğrudan Paris-İstanbul seferinin yapıldığı 1888 yılında ise bu süre 67 saat 35 dakikaya, 1908 yılında ise 62 saat 15 dakikaya düşmüştür.<sup>193</sup> 1889 yılında da Sultan II. Abdülhamid, Nagelmackers'a Üçüncü Rütbe Mecîdî Nişanı, şirketin başkan yardımcısına ise Dördüncü Rütbe Osmânî Nişanı verilmesini onaylamıştır.<sup>194</sup>

Amerikalı George Pullmann örneğinden esinlenerek Avrupa'yı yataklı tren ile tanıştıran Wagons-Lits (1872) şirketinin kurucusu Nagelmackers, treni resmi görevliler, iş adamları ve zenginlere hizmet edecek bir proje olarak tasarlamış olmasına karşın zamanla müşterilerin

<sup>190</sup> Frederix Laxroix, *Guide du Voyageur A Constantinople et Dans ses Environs*, Bellizard, Paris, 1839; *A Hand-Book For Travellers in the Ionian Islands..*; Georgeon, a.g.e., s. 29.

<sup>191</sup> Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 65, 184-188.

<sup>192</sup> Jean-Michel Belorgey, "Trenle İstanbul", *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezinlerin 100 Yılı* (Haz. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2015, s. 41-42; Michael Barsley, *Orient Express The Story of the World's Most Fabulous Train*, Macdonald, Londra, 1966, s. 22-38.

<sup>193</sup> Williamson, a.g.e., s. 121; Belorgey, a.g.e., s. 42; Orient Express'in ilk doğrudan Paris-İstanbul seferini ne zaman gerçekleştirildiğine dair farklı kaynaklarda değişen bilgiler bulunmaktadır. Bu tarihi 1888 olarak belirtenler olduğu gibi ilk doğrudan seferin bir yıl sonra yapıldığını dile getirenler de mevcuttur. Ancak İngiliz *Times* gazetesinin 19 Kasım 1888 tarihli bir haberinde açıkça görüldüğü üzere, Paris-İstanbul seferini yapan Orient Express 17 Kasım akşamı, Edirne ve İstanbul arasında bir yerde raydan çıkmıştır. Dolayısıyla doğrudan bağlantının kurulması ile Orient Express karşılıklı kesintisiz seferlerine başlamıştır. Bkz. *Times*, 19 Kasım 1888, Vahdettin Engin de İstanbul'dan Avrupa'ya giden ilk trenin 12 Ağustos 1888'de İstanbul'dan Viyana'ya hareket eden Orient Express olduğunu belirtmektedir. Bkz. Engin, a.g.e., s. 188; Bu tarihi 1889 olarak belirtenler için bkz. Belorgey, a.g.e., s. 42; E. H. Cookridge, *Orient Express The Life and Times of the World's Most Famous Train*, Allen Lane, Londra, 1978, s. 85.

<sup>194</sup> Belgede padişahın nişanları neden ihsan buyurduğuna dair herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Bkz. BOA, İ.DH, 1126, 88038 (14 Recep 1306/16 Mart 1889).

çoğunluğunun turistler olduğu ortaya çıkmıştır.<sup>195</sup> Artık, İstanbul Avrupa'nın hemen ötesindedir. Bir Rum banker ailesine mensup Yorgo L. Zarifi anılarında, tam bir tarih vermemekle birlikte, “çok büyük bir gelişme” olarak gördüğü Orient Express ile Paris-İstanbul yolculuğunun iki buçuk gün içerisinde tamamlandığını belirtirmekteydi.<sup>196</sup> 1899 yılında Orient Express'i kullanarak Viyana'dan İstanbul'a gelen Kazan Tatarlarından Fatih Kerimi, yataklı vagon ve yemek salonunun sunduğu son derece konforlu ve geceleri de devam eden tren yolculuğu ile Viyana'dan İstanbul'a 45 saatte ulaşmıştır.<sup>197</sup> Fransız mimar Le Corbusier, 1911 yılındaki İstanbul seyahati için tren yerine gemi ve at arabasını tercih etmesini açıklarken ileri sürdüğü neden demiryolunun mesafeleri yok eden etkisini işaret etmektedir: “Orient-Express boşa zaman geçirmez. Büyük garların hüznünde birkaç dakikalığına soluklanıp gürüldeyerek kat eder ülkeleri; rahatsızlık veren ya da hemen yanı başına gelen doğal güzelliklere kayıtsız kalır”.<sup>198</sup> Demiryolunun etkisinin ne denli büyük olduğu at yolculuğu ile kıyaslandığında anlaşılabilir. 1854 tarihli bir gezi rehberine göre, Paris'e kıyasla İstanbul'a daha yakın olan Belgrad'a ulaşmak için iki günlük dinleme süresi dâhil 12 gün gerekmektedir.<sup>199</sup>

Demiryolu etkisini göstermekte gecikmemiştir. İstanbul'a gelen yabancılara tercümanlık hizmeti veren kişilerin denetim altına alınması için hazırlanan “Seyyahîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname”<sup>200</sup> adlı düzenlemeye dair yazışmalar, demiryolu bağlantısının tamamlanması sonucunda şehre gelen yolcu sayısındaki artışın devlet adamları üzerindeki etkisini açıkça göstermektedir. Sadâret'ten Şûra-yı Devlet'e gönderilen 31 Mayıs 1890 tarihli yazıda, tercümanların esnaf ile işbirliği yaparak seyyahları zarara uğratmaları ve Rum, Ermeni ve Yahudilerden oluşan tercümanların Avrupalılara Osmanlı aleyhinde bilgi vermeleri düzenlemenin gerekçeleri olarak ifade edilse de, güncel neden demiryolu bağlantısıydı. Buna göre demiryolu hatları tamamlanmaya kadar gelen seyyahların sayılarının az olması nedeniyle hükümet tarafından dikkate alınmayan tercümanların denetimsiz hizmetleri “iltisâktan sonra seyyahînin adedi tekessür etmesi” nedeniyle bir düzenlemeyi gerektirecek kadar önemli görüşmüştür. Belge doğrudan bir tarihe atıf yapmamakla birlikte “şimendüferler iltisâk edinceye kadar” ifadesi kuşkusuz Rumeli Demiryolları'nın tamamlandığı 1888 yılını işaret etmektedir.<sup>201</sup>

<sup>195</sup> Cookridge, a.g.e., s. 80.

<sup>196</sup> Yorgo L. Zarifi, **Hatıralarım Kaybolan Bir Dünya İstanbul 1800-1920**, (Çev. Karin Skotiniyadis), Literatür Yayınları, İstanbul, 2006, s. 283.

<sup>197</sup> Fatih Kerimi, **Avrupa Seyahatnamesi**, (Çev. Fazıl Gökçek), Çağrı Yayınları, İstanbul, 2001, s. 118-122.

<sup>198</sup> Le Corbusier, **Şark Seyahati İstanbul 1911**, 3.Baskı, (Çev. Alp Tümertekin), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 25.

<sup>199</sup> Rehberine göre tatarlar bu mesafeyi yedi günde kat edebilmekteydiler ancak bu durumu genel resmin bir yansımasından ziyade istisnai düşünmek daha doğru olacaktır. Bkz. **A Handbook for Travellers in Turkey**, John Murray, Londra, 1854, s. 130. Alan Sillitoe ise aynı rehberine altı gün olarak atıf yapmaktadır. Bkz. Alan Sillitoe, **Leading the Blind A Century of Guidebook Travel 1815-1914**, Bookcase Editions, Nottingham, 2004, s. 162.

<sup>200</sup> “Seyyahîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname”, **Düstûr** 1. Tertip, Cilt 6, s. 784-785.

<sup>201</sup> BOA, ŞD, 2555.33 (11 Şevvâl 1307/31 Mayıs 1890); Orhan Koloğlu da, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan demiryolunun tamamlanmasının zararlı yayınların ülkeye girişinde artışa yol açtığını dile getirmektedir. Bkz. Orhan Koloğlu, **Avrupa'nın Kışkacınca Abdülhamit**, 4. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2011, s. 130; Tercümanlara ilişkin belgede görülen bakış açısının bir benzerini 22 Nisan 1901 tarihinde Yıldız Sarayı'ndan Zaptiye Nezaretine gönderilen bir iradede görmek mümkündür. Belge, İstanbul'a kaçak girişleri önlemek için istimbol kullanılması, şüphelilerin fotoğraflarının çekilmesi ve otellerde kalanların kayıt altına alınması gibi asayiş önlemlerin gerekliliğini “demiryolu ve diğer ulaşım araçlarının

Demiryolu sadece ülkeye ulaşmak için gereken süreyi kısaltmakla kalmamış, ülke içerisindeki ulaşımı da kolaylaştırmıştır.<sup>202</sup> Turistlerin en fazla ziyaret ettikleri yerlerin başında gelen Filistin’de 1892 yılında açılan Yafa-Kudüs demiryolu; turistler, hacılar ve diğer yolcular için hızlı ve güvenli bir seyahati mümkün kılmıştır. Demiryolu; at arabası ile 12 saat süren yolculuğu üç saat otuz beş dakikaya düşürmüştür.<sup>203</sup> İngiltere’nin Kudüs konsolosu John Dickson (1890-1906) demiryolunun ticari başarısından şüphe etmekle birlikte “her yıl binlerce hacı ve turistini dini bir ruhla veya sırf merakla kenti ziyaret etmekte olduğu hesaba katılırsa mühim bir değişiklik yaratacaktır” yorumunda bulunmuştur. Konsolosun belirttiğine göre şehri ziyaret edenlerin sayısı kısa sürede hissedilir ölçüde artmıştır.<sup>204</sup>

Yeni ulaşım araçları ile birlikte Levant seyahatini kolaylaştıran diğer bir önemli gelişme otellerin açılmasıdır. *Servet-i Fünûn* dergisinin sahibi ve başyazarı Ahmed İhsan tarafından 1893 yılında yazılan bir makalede belirtildiği gibi demiryolları, vapurlar ve büyük otellerin sağlamış olduğu alt yapı neticesinde “seyahat için yegâne endişe para tedârikinden ibâret” kalmaktaydı.<sup>205</sup> Osmanlı şehirlerinde küçük oteller, hanlar, özel evler ya da ticarethaneler kimi zaman da diplomatların konutları ziyaretçilere konaklama imkânı sunmakla birlikte Avrupa standartlarında oteller ancak XIX. yüzyılın ikinci yarısında açılmıştır.<sup>206</sup> 1865 yılında Bab-ı Ali tarafından Beyoğlu’nda bulunan Hotel d’Angleterre’nin sahibi James Missirie’ye şehre gelen yabancıların konaklama sorunlarını çözmek için otel inşa imtiyazının verilmesi bu alandaki boşluğun, aynı zamanda da artan yolcu trafiğinin bir göstergesi olarak görülebilir.<sup>207</sup> Otellerin inşası sadece turist kabilelerini dikkate alan dar bir bakış açısına hapsedilemeyecek genel gelişmelere bağlı olsa da varlıkları turistlerin de önemli bir parçası olduğu yolcu trafiğini gözler önüne sermektedir. Başkent İstanbul’da en önemlileri arasında yer alan Pera Palas, Bristol, Büyük Londra Oteli ve Tokatlıyan yüzyılın ikinci yarısında faaliyete geçmiştir. Turistler bu otellerin açılması ile birlikte modern konaklama imkânlarına kavuşmuştur. Yüzyıl sonuna gelindiğinde Mısır, Filistin, Suriye, Bursa ve

artması”na bağlamaktadır. Bkz. Engin, **Asayiş Sultan II. Abdülhamid’in İç Güvenlik Politikası**, İstanbul, Yeditepe Yayınları, 2013, s. 180-181.

<sup>202</sup> Tefik Güran’ın hazırlamış olduğu verilerle Osmanlı Devleti’nde demiryolu hatlarının artışını yıllar içerisinde takip etmek mümkündür. 1887 yılında 1.780,1 kilometre olan tüm imparatorlukta demiryolu ağı, saltanatı demiryolu inşası ile büyük ölçüde özdeşleşen II. Abdülhamid’in tahttan indirildiği yıl olan 1909’da 6.185,8 kilometreye ulaşmıştır. Ancak bu hatların tamamı devlete ait değildi. 1887 yılında devlete ait hatlar imtiyazlı şirketlere ait hatlardan daha fazlayken zamanla şirketlerin işletmiş olduğu hatların uzunluğu devlete ait hatları geçmiştir. Bkz. Tefik Güran, **Resmî İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2017, s. 448.

<sup>203</sup> **Baedeker’s Palestine and Syria**, 2.Baskı, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. 10; 1868’de tamamlanan Yafa-Kudüs şose yolu öncesinde bu süre bir günden fazla sürmekteydi. Bkz. Yasemin Avcı, **Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Kenti: Kudüs (1890-1914)**, Phoenix Yayınları, Ankara, 2004, s. 183.

<sup>204</sup> Avcı, a.g.e., s. 189.

<sup>205</sup> Ahmed İhsan, “Bâd-i Hevâ Seyahat” **Servet-i Fünûn**, 16 Şubat 1893, s. 368.

<sup>206</sup> Osman Nuri Ergin, **Türkiye’de Hanlar, Kervansaraylar, Oteller ve Çeşitli Barınma Yerleri**, Marmara Belediyeler Birliği, İstanbul, 2013, s. 139, 149-151; Özgü Çilli, **Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009, s. 22-24; Kudüs’teki modern otellerin açılması da büyük oranda yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşmiştir. Bkz. Gibson, a.g.e., s. 27-80.

<sup>207</sup> Çelik, **19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul**, (Çev. Selim Deringil), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s. 175-176; Arslan ve Polat, “The Ottoman Empire’s First Attempt to Establish Hotels in Istanbul: The Ottoman Imperial Hotels Company”, **Tourism Management** Vol. 51 (2015), s. 106-110.

İstanbul dâhil olmak üzere birçok yerde modern konaklama alt yapısının kurulması, ulaşım araçlarıyla birlikte turistler için gerekli alt yapının tesis edilmesinde önemli rol oynamıştır. Otellerin büyük bir kısmı genel müşteri kitlesi düşünülerek açılmış olmakla birlikte bazı oteller doğrudan turistlere hizmet vermekteydi. Örneğin, Thomas Cook and Son seyahat acentesi Luxor ve Aswan dâhil olmak üzere Mısır'daki birçok oteli doğrudan turistler için açılmıştır.<sup>208</sup>

Her yeni demiryolu hattı, modern otel ve seyahat acentelerinin faaliyet alanlarını genişletmeleri bu alt yapının izlerinin görüldüğü her adımda etkisini göstermekteydi.<sup>209</sup> 1907 yılında yayımlanan Thomas Cook gezi rehberinin, uzun bir süre boyunca at arabası ve çadır kullanılarak ziyaret edilen Filistin'de artık demiryollarının, yeni araba yollarının ve otellerin inşası sonucunda ziyaretçilerin, at sırtında gezmeye ve çadır kullanmaya mecbur olmadıklarını ifade eden cümleleri değişimin bir yansımasıdır.<sup>210</sup>

XIX. yüzyıldaki gezileri genel olarak iki kategoride incelemek mümkündür: 1860'lı yıllara kadar ağırlıklı olarak bireylerin kendileri için planladığı geziler ve bu tarihten sonra seyahat acenteleri ile birlikte turist kabilelerinin gerçekleştirdiği organize geziler. 1836 yılında Mısır'ı ziyaret eden Amerikalı Richard K. ve Sarah Rogers Haight çifti bireylerin gezilerini kendilerinin inşa etmelerine ve bu amaçla başvurdukları kişilere dair aydınlatıcı bir örnektir. Çift, Mısır seyahatlerini bu amaçla hizmet veren bir ağ olmaması nedeniyle kendi kişisel ilişkileri aracılığı ile düzenlemek zorunda kalmıştır. Her ne kadar buharlı gemi seferleri Mısır'a ulaşmak için gereken süreyi kısaltmış olsa da, bu tarihte ülke içerisinde demiryolu, buharlı gemi ve Avrupa standartlarında otellerin ve her şeyi yolcu adına üstlenen seyahat acentelerinin olmaması nedeniyle Amerikalı çift, asıl görevi ülkesinin ve vatandaşlarının haklarını gözetmek olan Amerika Birleşik Devletleri'nin İskenderiye'deki temsilcisi George Gliddon'a başvurmuştur.<sup>211</sup> Konsolosun bölgesindeki ziyaretçilere sunduğu bu tür hizmetler acentelerin faaliyet göstermeye başlamasını takiben azalacaktır. Bunun sonucunda bilgi ve hizmet sağlama görevini acente personeli üstlenirken, konsolosun vatandaşı olan turistle ilişkisi yerel unsurlarla yaptığı sözleşmelere resmiyet kazandırmak, karşılaştığı problemlere çözüm bulmak, güvenliğini sağlamak gibi asli görev tanımında yer alan hizmetlerle sınırlı olacaktır.

<sup>208</sup> Feifer, a.g.e., s. 195; Withey, a.g.e., s. 261.

<sup>209</sup> İngiliz Konsolos Richards'ın 1904 yılına dair Şam raporunda yer alan ifadeye göre "artan ulaşım vasıtaları ile Yakın Doğu'da turistlerin etkisi her yerde durmadan artmaktaydı. Bkz. **Trade of Damascus for the Year 1904**, Foreign Office, Londra, 1905, s. 13.

<sup>210</sup> **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook and Son, Londra, 1907, s. V.

<sup>211</sup> Cassandra Vivian, **Americans in Egypt, 1770-1915 Explorers, Consuls, Travelers, Soldiers, Missionaries, Writers and Scientists**, McFarland, North Carolina, 2012, s. 112-118; Kudüs'teki Amerikan Konsolosluğu'ndan Dışişleri Bakanlığı'na gönderilen 1868 tarihli rapor da konsolosluk personelinin bölgelerindeki ziyaretçilere resmi görev tanımları içerisinde yer almayan hizmetler sundukları rapor edilir. Rapora göre ticari faaliyetlerin az olduğu şehirde konsolosluğun önemi ve çalışanların iş yükünün büyük bir kısmı, şehirde birkaç hafta kalan ziyaretçilere şehrin politik durumu, tarihi ve coğrafyası hakkında verilen bilgi ve hizmetlerden kaynaklanmaktaydı. Amerika Birleşik Devletleri'nin Kudüs Konsolosu Lorenzo M. Johnson'dan Dışişleri Bakanı William H. Seward'a 30 Eylül 1868 tarihinde gönderilen yıllık rapor için bkz. Kark, **American Consuls in the Holy Land, 1832-1914**, Wayne State University Press, Detroit, 1994, s. 236-237.

Turist kabilelerinin Osmanlı Devleti'ne gelmesi ve Osmanlı şehirlerinin paket tur gezilerinin kapsamına girmesi yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşmiştir. Rifat Önsoy'a göre Osmanlı'ya gelen ilk turist kafilesi 13 Nisan 1863 tarihinde Sultanahmet Meydanı'nda açılan Sergi-i Umûmî-i Osmânî'yi görmek üzere gelen Avrupalılardır.<sup>212</sup> Çoğunluğunu Avusturyalıların oluşturduğu Avrupa'nın çeşitli şehirlerinden gelen ziyaretçiler sergideki ürünleri inceledikten sonra İstanbul ve İzmir'i gezmişlerdir. Ziyaretçi sayısı 600 fazlaydı. Bu geziden dört yıl sonra, bu kez Amerika Birleşik Devletleri'nden Avrupa'ya ve Osmanlı Devleti'ne ilk organize gezi düzenlenmiştir. Aralarında seyahat masrafları gazetesi tarafından karşılanan Mark Twain'in de bulunduğu 67 kişi, 1867 yılında New York'tan yola çıkan Quaker City adlı gemi ile Avrupa, İstanbul, İzmir, Kutsal Topraklar ve Kırım dâhil olmak üzere uzun bir geziye çıkmışlardır.<sup>213</sup> Ancak, geziye katılmak üzere başvuru yapan kişilerin sosyal konumlarını dikkate alan bir komitenin onayından geçmesi, gezinin dar bir çevrenin erişimine sunulduğunu göstermektedir.<sup>214</sup>

Her iki gezi de devamlılık arz etmeyen tekil örnekler olmaları nedeniyle sınırlı bir etkiye sahiptir. Bu açıdan bakıldığında Alman Carl Stangen'ın 1869 yılında açılan Süveyş Kanalı nedeniyle Mısır'a ve İngiliz Thomas Cook tarafından aynı yıl Filistin ve Mısır'a düzenlenen geziler önemlidir.<sup>215</sup> Bu gezilerin, özellikle de Cook acentesinin düzenlemiş olduğu gezinin önemi, Thomas Cook seyahat acentesinin Doğu'ya açılmasını işaret etmesinden daha çok Osmanlı Devleti'nin düzenli seyahat programlarında yer almaya başladığı tarih olmasıdır. Bu tarihten itibaren, Osmanlı Devleti, Thomas Cook tarafından gezi programlarına dâhil edilmiş ve acentenin Osmanlı şehirlerinde sayıları giderek artan şubeleri turist kabilelerinin süreklilik kazanmasında önemli bir rol oynamıştır. Şirketin faaliyet alanının genişlemesi yerel unsurlardan en önemlileri olan tercümanların iş hacimlerini kaybetmelerine yol açacağı endişesi ile tepkileri de beraberinde getirmiştir. Thomas Cook'u rakip olarak gören bazı tercümanlar, 1874 yılında, İngiltere'nin önde gelen gazetelerinden *Times*'a gönderdikleri bir mektupla bağımsız tercümanların sundukları hizmetlerin acenteye üstünlüğünü İngiliz kamuoyuna doğrudan duyurmak ihtiyacını hissetmiştir.<sup>216</sup>

Acente, Osmanlı topraklarına düzenlediği 1869 tarihli ilk gezinin ardından, dünyanın diğer bölgelerinde açtığı şubelere paralel olarak Osmanlı şehirlerinde şubeler açmaya başlamıştır: Kahire

<sup>212</sup> Önsoy, a.g.e., s. 230, 233; Ekrem Işın da benzer bir biçimde İstanbul'a gelen ilk turist grubunun 1863 yılında geldiğini belirtmektedir. Ancak Işın, detaylı bir bilgi vermez. Bkz. Işın, **İstanbul'da Gündelik Hayat**, 5. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2014, s. 98.

<sup>213</sup> Pinguet, a.g.e., s. 24; Lester I. Vogel, **To See A Promised Land Americans and the Holy Land in the Nineteenth Century**, The Pennsylvania State University Press, Pennsylvania, 1993, s. 44-45.

<sup>214</sup> Bar ve Cohen-Hattab, a.g.e., s. 139.

<sup>215</sup> Thomas Cook'un ilk Doğu gezisine 30 kişi katılmıştır. Filistin gezisi sırasında Cook gerekli malzemeleri taşımak için 70 at kiralamış ve çadırlarda konaklayan müşterilerine gerekli tüm hizmeti sunmak üzere 33 hizmetkâr tutmuştur. Williamson, a.g.e., s. 28,60; Whitley, a.g.e., s. 257-258; Andrew Humphreys, **On the Nile in the Golden Age of Travel**, The American University in Cairo Press, Kahire, 2015, s. 7-26; Löscheburg, Thomas Cook gezisini 1870 yılında gerçekleştirdiğini belirtmektedir. Bkz. Löscheburg, a.g.e., s. 122.

<sup>216</sup> Brendon, a.g.e., s. 122.

1872, Yafa 1873, Beyrut 1881 ve İstanbul 1883.<sup>217</sup> Acentenin sahip olduğu şubeler hangi bölgelerin daha fazla turist çektiğini de gösterir. Şubelerin başka şehirlerde değil de buralarda açılması ticari girişimi karlı hale getirecek ziyaretçi akımının varlığı ile doğru orantılıdır. Thomas Cook'dan başka büyük bir kısmı Filistin'de faaliyet gösteren önemli acenteler arasında Henry Gaze and Sons, Clark Tourist Company, Raymond and Whitcomb, Tadras, Hamburg American Line, Bakarar ve Nasir-Farajalla yer almaktaydı.<sup>218</sup> Bunların yanı sıra bağımsız çalışan tercümanlar da ziyaretçilere gerekli hizmeti sunmaktaydı.<sup>219</sup> Yüzyıl sonundan itibaren ise birkaç ay süren ve birkaç ülkeyi içine alan uzun cruise gezileri düzenlenmeye başlanmıştır. Turistler bu gezilerin bir parçası olarak Osmanlı limanlarını da ziyaret etmekteydi. Acentelerin ve tercümanların varlığı hem daha fazla bireyi seyahat etmek için teşvik etmiş hem de turist sayısı bu kişilerin iş hacimlerini dolayısıyla varlıklarını meşru kılmış, pazarı canlı tutmuştur.

Peki, bütün bunların sonucunda nasıl bir seyahat biçimi ortaya çıkmış, yeni eskinin nelerini değiştirmiştir? Önceki yüzyıllardan farklı olan neydi? Yaşanan gelişmeler Avrupa kıtasında meydana gelen seyahatin sanayileşmesi adı verilen sürecin gecikmeli ve basit bir uzantısı mıydı yoksa söz konusu olan Osmanlı Devleti'nin kendi dinamiklerinin de etkili olduğu farklı bir resim miydi? Her şeyden önce yaşanan süreç; ilk örnekleri Avrupa'da görülen turistlerin, ulaşım araçlarının devrimci etkisi sonucunda mekân ile bireysel iletişime geçen hassas ziyaretçinin yerini alması sonucunda, mekânların zamanla geniş bir kitle için erişilebilir hale gelmesidir. Bu açıdan Osmanlı örneği genel resme uymaktadır. Bireysel ya da küçük gruplar halinde yapılan gezilerin yanı sıra birkaç yüz kişiden oluşan turist kabileleri de Osmanlı şehirlerinde görülmeye başlanmıştır.<sup>220</sup>

Modern ulaşım ve konaklama alt yapısıyla birlikte seyahat acenteleri bireylere ve kabilelere birbirine eklenmiş planlı gezileri gerçekleştirme olanağı sunmaya başlamıştır. Seyahat acenteleri, paket turlar halinde bir tüketim nesnesi olarak seyahat programlarını belirli güzergâhlar için ilan ederken, tek başına yola çıkan birey modern ulaşım ve konaklama imkânlarının hazırlamış olduğu çerçevede rahatlıkla seyahat edebilmekteydi. Böylece, Amerikalı Haight çifti örneğinde olduğu gibi kişisel ilişkiler ağıyla bireylerin kendileri için oluşturmak zorunda oldukları geziler giderek bir ürüne dönüşmüştür. Bunun sonucunda, turistlerin her yıl tekrarlanan seyahatlerinden doğan bir süreklilik diğer bir deyişle bir turist sezonu ortaya çıkmıştır. Artık turistler hem kabile hem de birey olarak Osmanlı Devleti'ni ziyaret etmekte ve özellikle yüzlerce kişisel seyahat grupları devlet mekanizmasının dikkatini çekmekteydi. 22 Nisan 1880 tarihinde İstanbul'a gemi ile gelen bir grup yabancıya ilişkin *Vakit* gazetesinde çıkan haberin ardından yapılan tahkikat bu sürekliliği

<sup>217</sup> Williamson, a.g.e., s. 68; **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1888-1889**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y. , s. 37-38.

<sup>218</sup> Kark, "From Pilgrimage", s. 167.

<sup>219</sup> Demetrius Coufopoulos, **A Guide to Constantinople**, Adam and Charles Black, Londra, 1895, s. 33-34; Tercümanların müşterilerinden almış olduğu tavsiye mektupları örnekler için bkz. Rachel Mairs, **From Khartoum to Jerusalem: The Dragoman Solomon Negima and his Clients (1884-1933)**, Bloomsbury Publishing, Londra, 2016, s. 36, 49, 59.

<sup>220</sup> BOA, Y. PRK, ASK. 169, 63 (25 Muharrem 1319/14 Mayıs 1901); BOA, Y.A.HUS, 420,63 (19 Cemâziyelâhîr 1319/ 3 Ekim 1901); BOA, Y.PRK. UM, 41,71 (19 Zilkaade 1315/11 Nisan 1898).

destekleyici bilgiler vermektedir. Zâptiye Nezâreti tarafından yapılan araştırmaya göre İstanbul'da birkaç gün kalan bu kişilere “Kuk Kumpanyası tâbir” olunmaktaydı. Yine aynı belgede, bu kişilerin “her sene ilkbaharda seyahat edegeldikleri” ifadesi yer almaktadır.<sup>221</sup> Belgede geçen “Kuk Kumpanyası” ifadesi, 1869 yılından itibaren Osmanlı Devleti'ne paket tur düzenleyen Thomas Cook acentesine işaret etmiş olmalıdır.<sup>222</sup>

Acentelerin düzenlemiş oldukları organize gezilere katılan ya da seyahatini bir tercüman kiralayarak aracılar yolu ile gerçekleştiren bireylerin seyahatleri, kişisel imkân ve kabiliyetler çerçevesinde riskleri ve tesadüfleri barındıran tehlikeli bir gezinin yerini alarak, kısmen risklerin devam ettiği ancak tüm detayları yolcu yola çıkmadan önce belirlenen bir içeriğe kavuşmuştur. Birey, ücreti karşılığında konforunu ve deneyimlemek istediklerini tüm detayları ile kendisine sunan acentelerin ve tercümanların oluşturduğu programların pasif bir katılımcısı olmuştur. Turistin yapması gereken satın almak istediği ürüne karar vermek ve ödemeyi yapmaktır. Bir tekrar haline dönüşen bu geziler bireysel olmaktan çıkmış, standart tarifelerde sunulmaları nedeniyle özgünlüğünü kaybetmiştir. Dolayısıyla farklı yıllarda yapılan gezilerin, yeni açılan bir müze, keşfedilen bir tarihi eser ya da demiryolu ve otel inşası ile zenginleşen seyahat programı dışında birbirlerinden farkı yoktu. Deneyimlenen şey aynı ürünün farklı yıllarda üretilmiş en güncel paketi idi. Özellikle grup halinde seyahat eden bireylerin tesadüfe yer bırakmayan dakiklikte planlanan standart gezileri, bireyin özgürlüğünü elinden almaktaydı. Ancak yine her şeyi basite indirgemek hatalı olacaktır. Örneğin 1882 yılı Mayıs ve Haziran aylarında Thomas Cook acentesi ile Kudüs'ü ziyaret eden Fransız Hac Komitesi'ne bağlı 1007 kişiye yapılan uyarılar ve özellikle Kudüs'teki Fransız konsolosun, Fransız Dışişleri'ne hacıların güvenliğini sağlayamayacağı konusunda verdiği mesaj dikkate değer. Bunun yanı sıra sıcaklık gezi için bir problem olarak öne sürülmekteydi. Cook'un herkesin karşı çıktığını belirtmesi kendisine yönelik bir övgü olması nedeniyle objektif bir değerlendirme için sorunlar taşısa da konsolosun böyle bir yorumda bulunması önemlidir.<sup>223</sup>

Ancak, bu durumun herkes için geçerli olduğunu ve seyahatlerin tamamının bu çerçevede yapıldığı söylenemez. Nitekim seyahat acentelerinin aktif olduğu yerlerde gezilerini bu araçlara başvurmadan gerçekleştiren kişilere dair örnekler de mevcuttur. Bunun yanı sıra turistlerin uğrak yerleri arasında yer alan, dolayısıyla acente ve tercümanların her türlü hizmeti sundukları Mısır, Suriye, İzmir ve İstanbul'un dışında kalan bölgelerde seyahat, büyük oranda sanayileşme öncesi dönemdeki özelliklerini korumaktaydı.<sup>224</sup> Demiryolu ağının ulaşmadığı ve konaklamanın hanlar ya

<sup>221</sup> BOA, Y.A.HUS, 164, 59 (18 Cemazeyilevvel 1297/28 Nisan 1880).

<sup>222</sup> Ahmed İhsan da Cook acentesinden “Kuk idaresi” olarak bahsetmektedir. Bkz. Ahmed İhsan, a.g.e., s. 206-207, 489.

<sup>223</sup> Gezi sona erdiğinde sadece bir hacı hayatını kaybetmişti. Bkz. **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1888-1889...**, s. 8-9.

<sup>224</sup> 1872 yılında Batı Anadolu'da bir geziye çıkan İngiliz misyoner E.J. Davis, ziyaretçi için Suriye ve Filistin'e kıyasla Batı Anadolu'nun tercüman, konaklama ve gerekli malzemeleri temini açısından önemli sorunlar doğurduğunu belirtmektedir; “Batı Anadolu sıkıntılı ve sorunlu, Filistin ve Güney Suriye'de gezecek birisi ise daha az sorunla karşılaşır. Suriyeli ve Mısırlı tercümanların ülke hakkında son derece etraflı bilgileri vardır. Hangi istasyonda konaklayacağını iyi bilirler. Halk yolcuların gereksinimlerin karşılamaya her zaman hazırdır. Neticede çadır yaşamı da olanaklıdır hatta güzel havalarda pek de iyi olur. Fakat bu durum Batı Anadolu'da tamamen farklıdır. Ülke hakkında bilgisi olan tercüman hemen



da misafir odalarına dayalı olduğu iç bölgeler ziyaretçiyi riskli ve yorucu bir yolculuğun beklediği mekânlardı. Birey bu bölgelere yaptığı seyahatlerde araçların bağımlılığından kurtularak yerel halk ile doğrudan temasa geçebilirdi ancak büyük ölçüde konaklama, ulaşım ve beslenme noktasında yol üzerinde buldukları ile yetinmek zorundaydı. Seyahat acenteleri de bu bölgelere paket tur düzenlememekteydi. Zaten ziyaretçilerin ilgisini çeken bölgelerin tamamına yakını erişilebilir alanlardaydı. Birey aktifti ve gezi sürprizlere açıktı. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin geniş hâkimiyet sahası bir bütün olarak dikkate alındığında, hem modern seyahat biçimini deneyimlemek hem de geleneksel ulaşım araçlarını kullanarak macera yaşamak mümkündü. Ancak riskler de buna göre artmaktaydı.

Seyahat alt yapısında yaşanan bu gelişmelere rağmen Osmanlı topraklarına yapılacak bir gezinin müşteri kitlesi yine de sınırlıydı. Pierre Loti'nin Orient Express'in Avrupa'nın tüm ayak takımının İstanbul'a erişimini mümkün kıldığı iddiasına karşın gerçek resim bunu uymaz.<sup>225</sup> Bunun temel nedeni özellikle kapsamlı tur fiyatlarının oldukça yüksek olmasıydı. Thomas Cook seyahat acentesi tarafından ilan edilen gezi programlarından bir tanesinin incelenmesi bu durumun daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Bu inceleme İngiltere özelinde bir değerlendirmeye sınırlı olmakla beraber ücret ve fiyatlar arasında bir karşılaştırmayı mümkün kılacaktır. 1892 yılı gezi programında yer alan en kapsamlı tur, Londra'dan başlayan ve kıtada 10 günlük bir yolculuğun ardından Mısır, Filistin, Beyrut, İstanbul ve Atina'yı içeren üç aylık gezidir. Her şey dâhil olan birinci sınıf gezi 190 pounddan satışa sunulmuştur. Programda yer alan düşük maliyetli gezilerden bir tanesi ise ikinci sınıf tren ve gemi yolculuğu ile gerçekleştirilen Aşağı Mısır ve Filistin gezisiydi. Bu turun fiyatı 75 pounddu.<sup>226</sup> 9 Nisan 1891 tarihli *The Levant Herald and Eastern Express*'de yer alan ilana göre İstanbul'dan Londra'ya yapılacak bir gezi 31.5 pounddu.<sup>227</sup> Yüzyıl sonunda İngiltere'de yoksulluk sınırının kalifiye olmayan meslek gruplarına mensup denizci, zabıta ya da taş işçilerinin yıllık kazancına karşılık gelen 45 pound olarak tahmin edilmesi en düşük paket turu bile bu kişiler için erişilmez kılmaktaydı. Banka kâtipleri, öğretmenler, memurlar ve kalifiye teknikerler ise yıllık 150-300 pound arasında bir gelire sahipti.<sup>228</sup> Dolayısıyla, üç aylık birinci sınıf tur dışarıda bırakıldığında ve en ucuz Doğu turu dikkate alındığında dahi, Doğu seyahati sıradan çalışanlar için gerçekleştirilebilir değildi. Bu kişiler için ülke içi geziler ya da Avrupa kıtasındaki bölgelere seyahat daha olasıydı. Bununla birlikte, tüm gezilerin kapsamlı ve birden çok bölgeyi içermesi gerekli değildi. Tek bir şehir ile sınırlı basit geziler de gerçekleştirilebilirdi. Ancak, yine de düşük gelir düzeylerine sahip sınıfların böyle bir deneyimi karşılayabilecek maddi imkânlarla sahip olduklarını düşünmek pek mümkün gözükmemektedir. Ulaşım ücretleri alt sınıflar için önemli bir engel teşkil

hemen olanaksız. Malzemeler kıt ve kötü. Tabi ki gezgin çadır kurunca bağımsız olur fakat bu da büyük masraf ve sıkıntı çünkü at lazım". Bkz. E.J. Davis, **Anadolu XIX. Yüzyılda Karya, Frigya, Likya ve Pisidya Antik Kentlerine Yapılan Bir Gezinin Öyküsü**, (Çev. Funda Yılmaz), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2006, s. 225.

<sup>225</sup> Pierre Loti, **İstanbul 1890**, (Çev. Galip Balıran), Vadi Yayınları, İstanbul, 1999, s. 13.

<sup>226</sup> **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1891-92**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 23, 44.

<sup>227</sup> **The Levant Herald and Eastern Express**, 9 Nisan 1891, s. 2.

<sup>228</sup> Mitchell, a.g.e., s. 34, 38.

etmekteydi. Örneğin, 1894 tarihli Baedeker rehberine göre İngiliz Peninsular and Oriental şirketinin gemileri ile Venedik'ten İskenderiye'ye yolculuk 7 ve 10 pound arasında değişirken, Marsilya'dan İstanbul'a Fransız Messageries Maritimes şirketinin gemisinde ikinci sınıf kabin fiyatı 8.4. pound, Kudüs'e ulaşmak için kullanılan ana çıkış noktası olan Yafa'ya İskenderiye aktarmalı ikinci sınıf bilet 11 pounddu.<sup>229</sup>

1895'ten II. Meşrutiyet'in ilan edildiği 1908 yılına kadar Osmanlı Devleti'nin Paris sefiri olarak görev yapan Salih Münir Paşa'nın, anılarında Paris'teki çalışanların kazançlarına dair verdiği bilgiler de bir karşılaştırma imkânı sağlamaktadır. Salih Münir Paşa'nın, belirli bir yıl ya da dönem aralığı belirtmeden verdiği bilgilere göre işçiler günde 2 ila 10 frank arasında kazanmaktaydı. Kuyumculuk, hakkaklık ya da oymacılık gibi işlerde çalışan kalifiye işçilerin günlük gelirleri 20 franktı. Devlet memurları, banka çalışanları, ticaret ve sanayi alanında satıcılık yapanlar ve bu tür işlerde çalışanların gelirleri ise ayda 90 ila 300 frank arasında değişmektedir.<sup>230</sup> Yukarıda değinilen Baedeker rehberine göre Marsilya'dan İstanbul'a, Messageries Maritimes şirketinin bir gemisinde ikinci mevkide yapılacak bir yolculuk 210 franktı.<sup>231</sup> Löschburg ise Thomas Cook'a göre daha dar bir kitleye hitap eden Alman Stangen acentesinin üç aylık Doğu gezisinin bir memurun iki yıllık geliri olan 41000 mark olduğunu belirtmektedir.<sup>232</sup> Bu bilgiler, bireylerin düşük standartlarda ve daha ucuza seyahat etmelerinin her zaman mümkün olduğu ve toptan bir değerlendirme yapmaya yetecek düzeyde detaylı veriler olmadığı dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Ancak eldeki verilerden hareketle, yine de Osmanlı topraklarına yönelik gezilerde teknik düzeyde sıradanlaşmasına karşın ekonomik engellerin etkili olmaya devam ettiğini söylemek mümkündür.

Osmanlı Devleti'nin turistler tarafından ziyaret edilmeye başlanması seyahatin endüstrileşme sürecinin izlerini taşımakla birlikte kendisine özgü yönleri de mevcuttu. Levant yolculuğunun dönüşümü, devletin modernleşme ve Batı nüfuzunun kendisini yoğun bir biçimde hissettirdiği bir zaman diliminde gerçekleşmiştir. Modern kent yönetimi anlayışı ile Osmanlı şehirlerinin fiziksel yapılarında meydana gelen değişiklikler, başta bürokratlar olmak üzere devlet hizmetinde bulunan kişilerin kıyafetlerinin yeni bir görünüm kazanması, köleliğin kaldırılması gibi değişimleri içerisine alan modernleşme tecrübesi; geleneksel yapıların yerini, Osmanlı devlet adamlarının devletin kurtuluşunun anahtarı olarak gördükleri modernliğe bırakması anlamına gelmekteydi.<sup>233</sup> Bu kabuk

<sup>229</sup> **Baedeker's Syria and Palestine**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XVII-XVIII, Döviz kuru 1894 tarihli Baedeker Paris rehberinden hareketle hesaplanmıştır. Bkz. **Baedeker's Paris and Environs**, Karl Baedeker, Londra, 1894.

<sup>230</sup> Salih Münir Paşa [Çorlu], **Geçmiş Zamanlar II. Abdülhamid Devri Osmanlı Diplomasisi, İstanbul ve Paris Hâtraları**, (Haz. Ali Birinci ve Selma Günaydın), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2015, s. 623.

<sup>231</sup> **Baedeker's Syria...**, s. XIII.

<sup>232</sup> Löschburg, a.g.e., s. 123.

<sup>233</sup> İlber Ortaylı, **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)**, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2011, s. 218-228; Georgeon, **Sultan Abdülhamid**, (Çev. Ali Berktaş), 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2012, s. 455-460; İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu** (Haz. Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu), 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 527-539; Ayşe Derin Öncel, **Apartman Galata'da Yeni Bir Konut Tipi**, 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 9-89; Edhem Eldem vd., **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul**, (Çev. Sermet Yalçın), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

değişikliğinin ziyaretçiler üzerindeki en önemli etkisi yüzyıllar boyunca zihinlerde yer etmiş imgelerin zamanla yok olmasıydı. XIX. yüzyılın ortasına gelindiğinde Gustave Flaubert “Şark’ı ziyaret etmenin tam zamanıdır çünkü artık o yok oluyor” derken bir diğer Fransız Théophile Gautier şu yorumda bulunur: “Türkiye diye bir şey kalmadı”.<sup>234</sup>

Batılı okuyucular için olmazsa olmazlardan bir tanesi olan köle pazarının kaldırılması bu duruma örnektir. Osmanlı Bankası’nda çalışmak üzere 1864’te İstanbul’a gelen Rene du Parquet, eserinde Sultan Abdülmecid (1839-1861) tarafından 1846 yılında kaldırılan köle pazarı hakkında okuyucusunu uyarmaktadır: “Tabii siz şimdi bana “Peki, ya esir pazarı?” diye soracaksınız. Artık yok. Ancak kaçak olarak Tophane’de sürdürülüyor”.<sup>235</sup> 1874 yılında çıktığı İstanbul yolculuğu sonrası kaleme aldığı seyahatnamesi yasaklanacak olan Edmondo de Amicis de, beklentilerini düşük düzeyde tutmasına karşın beklediğini bulamaz;

Gelmeden evvel, eski güzel günlerin fevkalâde ordusuna ait bir iz bulamayacağımı bildiğim halde, İstanbul’a varır varmaz, her zaman büyük bir sevgi beslediğim askerleri merak içinde aradım. Fakat, heyhat! hakikatin beklediğim kadar da olmadığını gördüm. Eski, bol, güzel ve cengâver kıyafetlerinin yerine siyah ve dar üniformaları, kırmızı pantolonları, sıkı ceketleri, sırmalı uşak elbiselerini mektepli kayışlarını ve sultandan askere kadar herkesin başına giydiği, hele kanlı canlı Müslümanların kafasında âdi ve çocuksu durması bir tarafa, birçok göz hastalığının ve baş ağrısının sebebi olan şu acıklı fesi buldum.<sup>236</sup>

20 yıllık bir aradan sonra İstanbul’u 1885’te ziyaret eden Wahlstadt Prensi Bluecher, şehirde yaptığı gezinin ardından “son ziyaretimden bu yana İstanbul’u nasıl da mahvetmişler” yorumunda bulunmuştur. Prens’in yeni görüntüsü karşısında gösterdiği tepki aslında İstanbul’un klasik görüntüsünden uzaklaşarak birçok Osmanlı şehrinde olduğu gibi Avrupalı bir görünüme kazanmasıydı.<sup>237</sup> Doğu’nun modernleşmesi ve Avrupa’nın etkisi ile yavaş yavaş yeni bir kabuğa bürünerek “gerçek otantik kimliğini” kaybetmesi, Doğu’ya dair geçmişi olan ve yoğun beklentilere sahip yazarların tepkisine yol açmıştır. Bu durum kısmen, böyle bir Doğu’nun hiçbir zaman var olmamış olmasından kaynaklanmaktaydı.<sup>238</sup> En önemli örneklerden bir tanesi olan Pierre Loti 14 yıl aradan sonra 1890 yılında döndüğü İstanbul’da karşılaştığı turistlere ve şehrin geçmişine sırt çevirerek “modernliğin evrensel bayağılığına” dâhil oluşuna karşı kızgınlık içindedir:

<sup>234</sup> Solnon, a.g.e., s. 440- 445.

<sup>235</sup> Parquet, a.g.e., s. 25, Y. Hakan Erdem, “Tanzimat Döneminde Kölelik”, **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu** (Haz. Halil İnalçık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu), **Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları**, 2. Baskı, İstanbul, 2012, s. 628.

<sup>236</sup> Amicis, a.g.e., s. 126; Amicis’in eserinin yasaklı kitaplar arasında yer aldığına dair bilgi için bkz. BOA, MF. MKT, 158, 86 (11 Cemaziyelahir 1310/31 Aralık 1892).

<sup>237</sup> George Moerlein, **A Trip Around the World**, M.&R., Burgheim, Cincinnati, 1886, s. 168; Benzer bir yaklaşım daha objektif bir değerlendirme bulunan İspanyol Vicent Blasco İbanez tarafından da dile getirilmiştir. İbanez, Batı’da Doğu’ya dair hüküm süren değerlendirmelerin gerçeklerin yanı sıra hiçbir zaman mevcut olmayan hayaller tarafından dokunduğunun farkındaydı. İbanez şu yorumda bulunur; “İstanbul’u görmeden önce, bu büyük Doğu şehrini okuduğum bazı şeylere uygun olarak hayal ettiğimde, gözümün önüne ilk gelen şey köpekler oluyordu, Türk başkentinin şu dillere destan köpekleri. Kitaplarda okuduğumda hoşuma giden birçok şeyi buraya gelince bulamadım. Kimilerini zaman silip süpürmüş, kimileri de hiçbir zaman gerçek olmamış şiirsel yalanlanmış”. Bkz. Vicent Blasco İbanez, **Fırtınadan Önce Şark İstanbul 1907**, 2. Baskı, (Çev. Neyyire Gül Işık), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2006, s. 55.

<sup>238</sup> Edward Said, **Şarkiyatçılık Batı’nın Şark Anlayışları**, 7. Baskı, (Çev. Berna Ülner), Metis Yayınları, İstanbul, 2013; John M. Hobson, **Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri**, 4. Baskı, (Çev. Esra Ermert), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2015, s. 22-23; Şahin, a.g.e., s. 26-30.

Onların burada aylak aylak dolaşmalarına içerliyorum. Sanki benim sevgili mekânıma karşı ne bir hayranlık ne de bir saygı beslemeden, hoyratça gasp etmiş gibiler, oysa yaşlı İstanbul bunu hak etmiş değil...Avrupa'da işsiz güçsüz kim varsa soluğu burada alır...İşte, küstah rehberlerin alelacele gezdirdiği, kol kola girmiş birkaç şaşkın yabancı kabile-kuşkusuz turist acentalarıyla gelmişler.<sup>239</sup>

Loti'den dokuz yıl sonra Halep'e gelen Mark Sykes da aynı tonu kullanmaktadır. Gezi sezonunda Suriye'ye gelen İngilizlerden "küstah ve saygısız güruh" olarak bahseder.<sup>240</sup> Yine Adolphus Slade, buharlı gemilerin hızı nedeniyle seyahatin içeriğini silikleştirdiğini söylemektedir. Ona göre, eğer yolculunun gezisinden beklentisi keyif ya da zaman geçirme ise İstanbul'a ilk gelişinde buharlı gemi dışında araçlar kullanmalıydı.<sup>241</sup> Bu tepkiler James Buzard tarafından Avrupa kıtası örneğinde kavramsallaştırılan "anti-turizm" söylemini çağrıştırmaktadır. Bu söyleme göre at arabasının yerini trenin alması sonucu yolcu mekândan soyutlanmış ve rehberlerin yönetiminde koyunların çobanı takip ettiği gibi seyahat eden turistler, entelektüel düzeylerinin yeterli olmaması nedeniyle herhangi bir kazanım elde etmeyen mekân tüketicileri olarak görülmüştür.<sup>242</sup> Ancak Osmanlı örneğinde bu denli yoğun tartışmalar yaşanmamıştır. Bu tür yorumların sıradan ziyaretçilerin kaleme aldıkları eserlerde görülmemesinin temel nedeni bu kişilerin beklentilerini biçimlendiren ve kendilerini Doğu'nun egzotik kesitlerinin koruyucusu olarak görmelerine neden olan bir geçmişlerinin olmamasıydı. Onların gözünde önemli olan seyahatlerinin beklentilerine uygun olarak gerçekleşmesiydi.

Bu değişimin yanı sıra seyahatin burjuvalaşması olarak ifade edilen dönemin genel çizgisinde Osmanlı örneğini kendine has kılan bir diğer etken, Batılı ziyaretçilerin ülkelerinin siyasi, ekonomik ve askeri varlıklarını derinden hisseden bir coğrafyada seyahat etmeleri ve buna tanık olmalarıydı. Bu nedenle her geçen gün daha fazla ziyaretçinin Osmanlı topraklarına adım atması dar bir çerçeveye hapsedilemez. Avrupa'nın artan siyasi ve ekonomik baskısının yanı sıra milliyetçi isyanlar ile mücadele eden devlet, özellikle II. Abdülhamid'in iktidarı süresince tüm çabalarını hayatta kalmaya ve kendisini büyük güçlerden biri olarak dünya siyaset sahnesinde kabul ettirmeye çalışmıştır.<sup>243</sup> Bu durum kendisini sadece savaşlarda alınan mağlubiyetler, toprak kayıpları ya da Düyûn-ı Umûmiyye gibi büyük ölçekli olaylarda göstermekle kalmaz, detaylarda da açıkça görülebilir. Avrupalı devletlerin Osmanlı nezdinde sahip oldukları nüfuz artışının yansıması elçiler için kullanılan ifadelerde meydana gelen değişimde rahatlıkla görülebilir. Hakan Karateke'nin belirttiğine göre XIX. yüzyılın ortasından itibaren, daha önce elçilerden bahsedilirken en düşük rütbeli görevliler ve

<sup>239</sup> Loti, a.g.e., s. 13, 33, 43.

<sup>240</sup> Sykes, a.g.e., s. 2-3.

<sup>241</sup> Schiffer, a.g.e., s. 38.

<sup>242</sup> Buzard, a.g.e., s. 81-97.

<sup>243</sup> Roderic Davison, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Diplomasisinin Modernleşmesi", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu** (Haz. Halil İnalçık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu), **Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları**, 2. Baskı, İstanbul, 2012, s. 292, 294, 298; Selim Deringil, **İktidarın Sembolleri ve İdeoloji II. Abdülhamid Dönemi (1876-1909)**, (Çev. Gül Çağalı Güven), Doğan Kitap, İstanbul, 2012, s. 152-153, 155, 160-166, 168-182; "Osmanlı İmparatorluğu'nda "Geleneğin İcadı", "Muhayyel Cemaat" (Tasarlanmış Topluluk) ve Pan-İslâmizm", **Simgeden Millete II. Abdülhamid'den Mustafa Kemal'e Devlet ve Milleti**, 3. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s. 23-24; Feroze A.K. Yasamee, **Abdülhamid'in Dış Politikası Düvel-i Muazzama Karşısında Osmanlı 1878-1888**, (Çev. Yusuf Selman İnanç), Kronik Kitap, İstanbul, 2018, s. 18-37, 44-45, 65-79.

gayrimüslimler için kullanılan “mersûm veya merkum” ifadelerinin yerini “müşârün-ileyh” ifadesi almıştır. Hiyerarşide en üst rütbede bulunan kişilere ait bir sözcüğün yabancı elçiler için kullanılmaya başlanması kuşkusuz Osmanlı Devleti’nin Avrupa ile olan ilişkilerinde rol oynayan yeni dinamiklerin bir yansımasıdır.<sup>244</sup> Batılı ziyaretçiler bu güçlerin etkilerinin farkında olarak seyahat etmekte ve yaptıkları yorumlar Batı dünyasının Doğu’ya bakışının izlerini taşımaktaydı.

Önceki yüzyıllarda Osmanlı askeri gücünün gölgesinde tereddütle seyahat eden Batılı ziyaretçiler, ülkelerinin ekonomik ve siyasi güçlerinin farkında olarak Osmanlı topraklarında özgüvenle dolaşmaya ve onu hayatta kalma çabası veren bir varlık olarak görmeye başlamışlardır. Fetihler çağının “Korkunç Türk”ü yerini tüm gücünü hayatta kalmaya harcayan “Hasta Adama” bırakırken, Avrupalı ziyaretçiler “tembel, çürümüş, fanatik ve medeni olmayan” ifadeleriyle Osmanlı dünyasına kalıp yargılar ile not veren birer öğretmen hüviyetine bürünmüştür. Devletin gözünde ziyaretçilerin potansiyel tehdit ya da potansiyel propaganda aracı olarak görülmesinin nedenlerinin başında bu gelmektedir. Daha 1835 yılında İstanbul’a gelen ve bir süre Osmanlı ordusunda görev yapan Moltke “Avrupa politikasının tasası bu devletin varlığını sürdürmesidir” yorumunda bulunarak Osmanlı sultanının Avrupa için tehdit olduğu günlerin geride kaldığını belirtir.<sup>245</sup> Dolayısıyla Osmanlı özelinde yapılacak bir incelemede dikkate alınması gereken hususların başında ulaşım araçları, konaklama ve bir hizmet sektörünün inşa süreçleri ile bir seyahat alt yapısının oluşmasının yanı sıra siyasi ve ekonomik gelişmeler de yer almaktadır.

### 2.3. Osmanlı Devleti’ne Seyahatin Sebepleri

Osmanlı Devleti’nin sahip olduğu topraklar farklı ülkelerden çeşitli sebep ve beklentilerle ikamet eden ya da geçici bir süreyle bulunan yabancılar açısından oldukça zengindi. On binlerce yabancıyı Osmanlı’ya çeken nedenler resmi görevliler, çeşitli meslek grupları ya da hacı adaylarının seyahatlerinde olduğu gibi somut kazanımlar söz konusu olduğunda kolaylıkla açıklanabilir. Örneğin bir diplomatın, bir gazetecinin, bir tüccarın, bir mühendisin, bir arkeoloğun ya da hacı adayının her birinin neden başka bir ülkede değil de, Osmanlı Devleti’nde buldukları açıklanmaya muhtaç olsa da, ülkede bulunma nedenleri oldukça açıktır: devlet görevi, haber, iş fırsatı, tarihi eser ve dini inanç. Osmanlı şehirlerinde varlıkları oldukça yoğun bir biçimde hissedilen bu tür kişilerin seyahat sebepleri geniş bir yelpazeye sahipti.<sup>246</sup> Örneğin, Türkçe öğrenmek üzere 1904’te Anadolu vilayetlerinde seyahate çıkan eski bir İngiliz subayına ilişkin yazışmalar, yabancıların seyahatlerinin

<sup>244</sup> Hakan Karateke, **Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devletinin Son Yüzylında Merasimler**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s. 217.

<sup>245</sup> Moltke, a.g.e., s. 42; Benzer bir yorum için bkz. Hamsun Knut ve Has Christian Andersen, **İstanbul’da İki İskandinav Seyyah**, (Çev. Banu Gürsaler Syvertsen), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 70-71.

<sup>246</sup> M. Alaaddin Yalçınkaya, “Batılı Seyyahların Gözüyle Sultan Abdülmecid Döneminde İstanbul”, **Nakş-ı İstanbul Ortaköy Büyük Mecidiye Camii** (Ed. Ahmet Uçar), İstanbul, 2015, s.53-54; Ayşegül Kuş, **Batılı Seyyah ve Araştırmacılara Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Karadeniz Bölgesi**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 2015, s. 17-26.

arkasında yatan itici güçlerin ne denli çeşitli olabileceğini göstermektedir.<sup>247</sup> Başka bir örnekte, Alman ordusundan emekli bir asker, birkaç arkadaşıyla birlikte Büyük İskender'in Pers ordularını yenilgiye uğrattığı savaş alanlarını incelemek için İskenderun ve Biga'ya gitmiştir.<sup>248</sup> 1896 yılında İstanbul'da bulunan bir İtalyan vatandaşının şehirde bulunma amacı ise fotoğraf çekmektir. Badetti adındaki bu kişi, gerekli izinlerin verilmesi için Zâptiye Nezâreti'ne bir dilekçe yazmış ve yazışmalar sonucunda izin çıkmıştır.<sup>249</sup> Bu noktada unutulmaması gereken önemli bir husus, seyahatlerin her zaman tek bir nedene dayalı olmadığı ve yabancıların Osmanlı'da geçirdikleri süre boyunca faaliyetlerinin kendilerini bölgeye çeken ana nedenlerle sınırlı olmayabileceğidir. 1905 yılında, asker oldukları anlaşılan ve Hindistan'dan gelen iki İngiliz, hem eski binaları görmek hem de Bitlis Ahlat'ta bulunan bir gölden alacakları balık örneklerini hayvan müzesine göndermek üzere, Osmanlı Devleti'nin Doğu vilayetlerinde yaptıkları gezi kapsamında Bitlis'e gelmiştir.<sup>250</sup> Bu örnekler artırılabilir.<sup>251</sup>

Turistler söz konusu olduğunda ise seyahatin kendisinin bir amaç olması ve yolculuğun doğrudan herhangi bir maddi kazanç ile bağlantılı olmaması, binlerce kişiyi Osmanlı topraklarına seyahat etmeye iten nedenleri açıklamayı güçleştirmektedir. Bu durum her şeyden önce turistlerin seyahatinin bireysel bir tercih sonucunda gerçekleşmesinden kaynaklanmaktadır. Bir resmi görev, maddi kazanç ya da dini bir neden söz konusu değildir. Tam tersine turist kendi istek ve iradesi doğrultusunda parasını, zamanını ve enerjisini merak ettiği yerleri görmek ve güzel zaman geçirmek için harcamaktaydı. Söz konusu olan bir mecburiyet değil tercih ve bireysel istektir. Kimi zaman bu tercih, Filistin'de olduğu gibi çölde bir çadırda konaklamayı ve saldırıya uğrama riskini barındırırken, kimi zaman da 1894 yılında Erzurum'da öldürülen Amerikalı bisikletçi Frank Lenz örneğinde olduğu gibi ölümle sonuçlanabilmekteydi.<sup>252</sup>

Farklı ülkelerden kişileri Osmanlı dünyasını yakında tanımak ve gezmek için zamanlarını ve paralarını harcamaya iten neden ya da nedenler neydi? Osmanlı toprakları neden birkaç ülkeyi kapsayan cruise gezilerinin önemli bir parçasıydı? Bir Alman, bir Amerikalı ya da bir Macar neden başka bir ülkeyi değil de Osmanlı Devleti'ni ve sürekli olarak belirli şehirleri tercih etmekteydi? Kuşkusuz bu sorular artırılabilir ancak işaret ettikleri nokta aynıdır: neden Osmanlı? Bu sorulara verilecek cevaplarda önemli olan bireysel nedenlerin ötesinde bir süreklilik arz eden genel ve dönemsel sebeplerdir. Bu nedenlerin tespiti aynı zamanda devletin yabancıların gözünde nasıl

<sup>247</sup> BOA, DH. TMİK, 170, 35 (22 Cemaziyevvel 1322/4 Ağustos 1904).

<sup>248</sup> Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla bu kişiler Truva harabelerini de gezmişlerdir. Bu nedenle Biga'daki gezileri sadece tarih araştırması ile sınırlı gözükmemektedir. Bkz. DH. MKT, 452, 71(7 Zilhicce 1319/17 Mart 1902).

<sup>249</sup> Yavuz Selim Karakışla, "İtalyan Badetti'ye İstanbul'da Fotoğraf Çekme İzni Verilmesi (1896)", **Eski Hayatlar Eski Hatıralar Osmanlı İmparatorluğu'nda Belgelerle Gündelik Hayat (1760- 1923)**, Doğan Kitap, İstanbul 2015, s. 100-105.

<sup>250</sup> Belge'de bu kişilerin Osmanlı Devleti'ne neden geldiklerini açıklayan bir ifade yoktur. Bkz. BOA, DH. MKT, 991,51 (23 Cemaziyevvel 1323/26 Temmuz 1905).

<sup>251</sup> Yüksel, "II. Abdülhamid", s. 416-423; Muşmal, a.g.e., s. 56-58, 71-112; Osmanlı Devleti'nde çeşitli işlerde çalışan yabancılara dair bilgiler için bkz. Yılmaz, a.g.e., s. 221- 224.

<sup>252</sup> David V. Herlihy, **The Lost Cyclist the Untold Story of Frank Lenz's Ill-Fated Around the World Journey**, Mainstream Publishing, Edinburgh, 2010, s. 173-174.

algılandığını ortaya koymanın yanı sıra turistik güzergâhların da belirlenmesine olanak tanımak gibi iki önemli işleve sahiptir.

Osmanlı Devleti iki ana nedenden dolayı turistler tarafından ziyaret edilmekteydi: kendine has tarihsel ve kültürel zenginliği ve zaman ve mekânla sınırlı olmayan genel beklentiler. Bu ayrım oldukça önemlidir çünkü turistlerin birçoğunun yola çıkış nedeni Osmanlı değildi. Örneğin yoğun iş temposundan uzaklaşmak, sağlık sorunlarının üstesinden gelmek ya da dünyayı yakından tanımak isteyen bireyler, üzerinde seyahat edilen her şehir ve ülke aynı değere sahip olmasa da, bu hedeflerine ulaşmak için belirli bir ülkeyi ya da şehri seçmek zorunda değillerdi.<sup>253</sup> Bu durum XIX. yüzyılın ikinci yarısında neredeyse bir moda haline gelen dünya turlarında açıkça görülebilir. Dünyayı dolaşmak üzere seyahate çıkan bireyler için Osmanlı ya da başka bir ülke, bir sonraki adıma ulaşmak için kat edilmesi gereken bir durak olmasının dışında özel bir öneme sahip değildi. Önemli olan seyahatin genel hedefi olan dünyayı görmektir. Buna dair bir örnek dünya turunu yürüterek gerçekleştiren Gilbert adındaki bir Fransız'dır. *Servet-i Fünûn* dergisinin Halep muhabirinin yaptığı röportaja göre seyahatine 1895 yılında Paris'ten başlayan Mösyö Gilbert, Kuzey Afrika, Kudüs ve Şam'ın ardından Halep'e gelmiş, yolculuğunu Bağdat, Hindistan, Rusya, Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere güzergâhını izleyerek dört yılda tamamlamayı planladığını ifade etmiştir.<sup>254</sup>

Başka bir örnek Amerika Birleşik Devletleri'nin XVIII. başkanı ve aynı zamanda bir İç Savaş kahramanı (1861-1865) olan Ulysses S. Grant'ın, 1877 yılında sonra eren ikinci başkanlık döneminin ardından ailesi ile birlikte çıktığı dünya turudur. Eski başkan Grant, Avrupa gezisinin ardından Mısır ve Filistin'i ziyaret etmiş, daha sonra geldiği İstanbul'da dönemin padişahı II. Abdülhamid ile de görüşmüştür.<sup>255</sup> Bu tür gezilerin belirli bir mekân gözetilmeksizin gerçekleştirilmesi ziyaretçinin gözünde seyahat edilen ülke ya da şehri anonimleştirmekteydi. Bundan dolayı, doğrudan Osmanlı coğrafyasını gezmek amacıyla yola çıkmayan ya da seyahatin sonucunda elde etmeyi umdukları beklentileri başka ülkelere seyahat ederek de elde edebilecek olan bireylerin gezileri, onlarca alternatif arasından neden Osmanlı Devleti'nin bir gezi güzergâhı olarak tercih edildiğini açıklamak için yeterli veri sunmaktan uzaktır. Asıl belirleyici olan turistlerin sadece Osmanlı dünyasında vakit geçirerek elde edebileceklerini düşündükleri kazanımlardır.

Osmanlı Devleti, Avrupa'da olduğu gibi kumarhaneler, kış sporları, dağcılık ya da deniz turizmi nedeniyle ziyaret edilmemekteydi. Osmanlı'da; 1863 yılında açılan kumarhanesiyle yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'nın önemli eğlence merkezlerinden bir tanesine dönüşecek olan bir Monte

<sup>253</sup> Henry Christmast, *İstanbul ve Ege Yollarında İzmir, Efes, Bergama, Salihli, Alaşehir, Denizli, Akhisar 1851* (Çev. Mustafa Özbaş), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2012, s. 7; George L. Carlisle, *Around the World in A Year*, Robert Grier Cooke, New York, 1908, s. III; J.B. Gorman, *A Tour Around the World in 1884*, Southern Methodist Publishing House, Tennessee, 1886, s. 5.

<sup>254</sup> "Seyyâh Jilber" *Servet-i Fünûn*, 28 Şubat 1896, s. 392.

<sup>255</sup> Ali Sönmez, "Ayastefanos Antlaşması'nın Gölgesinde Abd Eski Başkanı Grant'ın Türkiye Ziyareti", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, XIII/1 (Yaz 2013), s. 43-50.

Carlo ya da kış sporları için tercih edilen İsviçre örneğinde olduğu gibi bir çekim merkezi mevcut değildi.<sup>256</sup> Yine Osmanlı Devleti, önemli müzelerle sahip olmasına karşın, sanat eserlerinin sergilendiği Londra'daki ünlü National Gallery ya da Louvre örneğinde olduğu gibi sanatsal bir çekim merkezi de değildi. Osmanlı Devleti ziyaretçilerin gözünde sınırlı bir kullanım alanına sahipti, ancak bu durum Osmanlı'nın bir gezi alanı olarak değerini düşürmemekte belki de bu nedenle Osmanlı Devleti'ni diğer ülkelerden ayırmaktaydı.

Seyahatnameler, gezi rehberleri, seyahat acentelerinin programları ve Osmanlı arşiv belgelerinden elde edilen verilerle Osmanlı Devleti'nin kendisine özgü hangi nedenlerden dolayı yabancılar tarafından ziyaret edildiği ortaya konulabilir. Başta dünya turuna çıkan bireyler olmak üzere doğrudan doğruya Osmanlı Devleti'ni görmek amacıyla seyahat etmeyen bireylerin izledikleri gezi rotalarının, doğrudan Osmanlı'ya gelen turist kabilelerinin gezi programları ile büyük ölçüde aynı olması benzer nedenlerin söz konusu olduğunu göstermektedir. Her iki ziyaretçi grubu tarafından da sıklıkla ziyaret edilen bölgeler, ülkenin tarihsel ve kültürel zenginliğinin en eski ve en fazla görünür olduğu Mısır, Filistin ve Suriye, Batı Anadolu ve İstanbul'du. Bu bölgelerde bulunan şehir ve kasabalar ziyaretçilerin gözünde diğerlerine kıyasla daha değerliydi. Birkaç ay süren cruise gezilerinde, en fazla süre Mısır ve Kutsal Topraklar için verilmekteydi.<sup>257</sup> Osmanlı bürokrasinin turistlere dair ürettiği belgelerin de daha çok bu bölgeler ile ilgili olması bu durumdan kaynaklanmaktadır.

Yabancıları Osmanlı topraklarına çeken ve onun benzersiz olduğunu düşüncelerine yol açan nedenler: Osmanlı Devleti'nin uzun yüzyıllar boyunca Batı dünyasının başlıca rakibi konumunda olan Doğu imgesinin merkezi olması, yönetimi altında bulunan farklı etnik ve dini kökenden insanın yarattığı sosyo-kültürel zenginlik ve ilk uygarlıkların ve tek tanrılı dinlerin ortaya çıktığı coğrafyanın büyük bir kısmına hükmetmiş olmasıydı. Turistler Osmanlı Devleti'ni dini, tarihi ve kültürel nedenlerden dolayı ziyaret etmekteydi. Bu nedenler mekânsal açıdan keskin çizgilerle birbirlerinden ayrı değildi ve kimi zaman bir iç içe geçmişlik söz konusuydu. Örneğin İstanbul'a gelen bir ziyaretçiyi, Osmanlıların güncel durumu ve kültürel çeşitliliği hem de Roma-Bizans-Osmanlı eserleri karşılamaktaydı. Benzer bir biçimde Kaieser II. Wilhelm'in 1898 yılında gerçekleştirdiği ikinci Suriye ve Filistin seyahati siyasi, dini ve turistik amaçların bir karışımıydı.<sup>258</sup> İstanbul, Osmanlı Devleti'nin merkezi olması nedeniyle Osmanlı kimliğinin en yoğun halinin ilk elden deneyimlendiği sahne olurken; Filistin din tarihindeki istisnai konumundan dolayı ziyaret edilmekteydi. Mısır'ın yabancılara sunduğu en önemli zenginliği ise XIX. yüzyılda modern Mısır biliminin doğması ile yeniden keşfedilen antik geçmişti. Osmanlı topraklarının turistler tarafından nasıl algılandığı gezi

<sup>256</sup> Löschburg, a.g.e., s. 129-135.

<sup>257</sup> **Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 2.nd, to April 13th. 1905**, Frank C. Clark, New York, t.y; **Cook's Cruise to the Mediterranean and the Orient and Bible Lands**, Thos. Cook and Son, New York, 1902, s. 37, 48.

<sup>258</sup> Necmettin Alkan, "Dış Siyasetin Bir Aracı Olarak Hükümdar Gezileri: Kaiser II. Wilhelm'in 1898 Şark Seyahati", **Osmanlı Araştırmaları XXXI**, İstanbul, 2008, s. 10, 28-40.



reklamlarında kolaylıkla görülebilir.<sup>259</sup> Alman Hamburg-American Line şirketi tarafından düzenlenen cruise gezilerinin programlarında Osmanlı Devleti, İspanya, Cezayir, İtalya ve Fransa ile birlikte önemli bir yer işgal etmekteydi. Ziyaret edilen Osmanlı şehirleri arasında, İskenderiye, Kahire, Yafa, Kudüs, İzmir ve İstanbul vardı. Seyahat programında bu güzergâh antik bilgi ve tarihin mirasçısı ve antik sanat açısından oldukça zengin bir coğrafya olarak sunulmaktaydı: Mısır'da insanı her adımda binlerce yıllık tarih takip eder, dünya tarihinde dini açıdan büyük bir etkiye sahip olan Filistin dünyadaki en ilginç ülkedir, İzmir ise Homeros'un doğum yeridir, Kumkale Truva Savaşı'nın olduğu yerdir, İstanbul ise anıtları, camileri, tarihi eserleri ve manzarası ile birlikte, insanı dünyada bu denli heyecanlandıran sayılı yerden biridir. İstanbul'daki her bina ve meydan, katliam, aşk, gizem, kahramanlık ya da kaprisi çağırıştır.<sup>260</sup>

Bu açıdan bakıldığında Osmanlı Devleti'nde turistleri çeken yeni hiçbir şey yoktu denilebilir. XVI. yüzyılda Suriye ve Mısır'ın Yavuz Sultan Selim (1512-1520) tarafından fethinin ardından, dini öneme sahip Filistin ve binlerce yıllık geçmişi ile Mısır Osmanlı topraklarının bir parçası haline gelmiştir. Yine, Boğaz'ın ve iki kıtada yer alan topraklarının oluşturduğu istisnai konumu ve Osmanlı yönetiminin merkezi olması nedeniyle büyük bir ilgi çeken İstanbul 1453'ten itibaren Osmanlıların başkentiydi. Yeni olan; yüzyıllardır mevcut olan nesnelere yönelik ilginin kısmen artan bilgi birikimi ve Batılı zihinlerde sürekli tekrarlarla yerleşmiş olan Doğu imgesinin mekânı olan coğrafyanın sanayileşmenin doğrudan bir sonucu olarak daha fazla insan tarafından daha kısa sürelerde ziyaret edilebilir hale gelmesidir. Doğu'ya ulaşımın kolaylaşması, Osmanlı Devleti'ni hem modern görüntüsünün hem de dini ve kültürel geçmişinin yerinde görülebileceği bir açık hava müzesine dönüştürmüştür.

Tek tanrılı dinler ve insanlık tarihindeki ilk medeniyetler Osmanlı hâkimiyeti altında bulunan topraklarda binlerce yıl önce ortaya çıkmış ve buradan dünyaya yayılmıştır. Osmanlılar XVI. yüzyılda, Hristiyan ve Yahudi inancında merkezi bir konuma sahip olan Filistin'in yanı sıra binlerce yıllık geçmişe sahip Mısır'ın hâkimi durumuna gelmiştir. Devlet, sınırlarını genişlettikçe eski dünyanın merkezine hükmetmeye başlamıştır. Bu topraklarda ise Sümer, Babil, Fenike, Asur, Mısır, Roma ve Bizans başta olmak üzere insanlık tarihinde büyük öneme sahip en eski topluluklar yaşamış ve arkalarında büyük bir kültürel ve maddi miras bırakmışlardır. XIX. yüzyılda devletin karşılaştığı en önemli sorunların başında gelen milliyetçi ayaklanmalar ve savaşlar, özellikle de 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi sonrasında imzalanan Berlin Antlaşması'yla yaşanan büyük ölçekli toprak kayıpları; devleti askeri, siyasi, ekonomik ve insan gücü açısından zayıflatmış olsa da, tarihi ve

<sup>259</sup> Thomas Cook and Son acentesinin 1903 yılı için planladığı cruise gezisi İspanya, Cezayir, Tunus, İtalya, Mısır, Kutsal Topraklar, İzmir, İstanbul ve Atina'yı kapsamaktaydı. Gezi programında bu rotadan dünyanın en ilginç, en güzel ve en değişik yerlerinden biri olarak bahsedilir. Acenteye göre bu topraklar güzelliğinin yanı sıra, tarih, mitoloji ile doluydu. Tarihteki önemli olaylar bu topraklarda meydana gelmişti ve antik çağlara ait tarihi eserler bu bölgedeki şehirlerdeydi. Bkz. **Cook's Cruise to the Mediterranean and the Orient and Bible Lands**, Thos. Cook and Son, New York, 1902, s. 9.

<sup>260</sup> **To the Azores, Maderia, the Mediterranean and the Orient**, Hamburg-American Line, New York, 1894, s. 2-28; **Winter Cruise to the Orient**, Hamburg-American Line, New York, 1897, s. 3-25.

kültürel zenginliğe sahip toprakların önemli kısmı elde kalmıştır. Bu kayıplar Osmanlı topraklarının bir gezi güzergâhı olarak tercih edilmesi açısından herhangi bir olumsuzluğa yol açmamıştır. Çünkü toprak kayıpları tarihi ve dini öneme sahip Filistin, Suriye, Efes, Truva ve İstanbul'un dışında sınır bölgeler olan Balkan ya da Kafkas coğrafyasında meydana gelmiştir. Ancak bu açıdan önemli bir istisna mevcuttur: her ne kadar I. Dünya Savaşı'na kadar kâğıt üzerinde Osmanlı egemenliğinde kalmaya devam etmiş olsa da Mısır, 1882 yılında İngiltere tarafından işgal edilmiştir.

Turistlerin ziyaret ettikleri yerlerin başında gelen Filistin'de yaptıkları gezilerden bekledikleri kazanım; 300 yıllık Osmanlı yönetimi altında şekillenmiş modern Filistin'e dair bilgilerini artırmak ya da bölgenin doğal güzelliğini incelemek değil, kutsal kitapların yazılı olduğu coğrafyayı görmektir. Her ne kadar Doron Bar ve Kobi Cohen Hattab "modern turist hacı" adını verdikleri ziyaretçilerin hacılardan farklı olarak Filistin'i sadece dini bakış açısı ile değerlendirmediklerini ve İslami eserler, nüfus yapısı ve doğası dâhil olmak üzere tüm Filistin'i gezilerinin konusu haline getirdiklerini ileri sürmelerine rağmen Filistin için belirleyici olanın dinsel geçmişi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.<sup>261</sup> Hristiyan ve Yahudi dünyasının dini geçmişi XIX. ve XX. yüzyılda yaşanan kayıplara dek Osmanlıların hâkimiyeti altında bulunan topraklarda yazılıydı: Hz. Musa'ya On Emir Mısır'daki Sina Dağı'nda verilmiş, Hz. İsa Beytullahim'de dünyaya gelmiş, Şeria Irmağı'nda vaftiz edilmiş ve Kudüs'te ölmüştür. Yine Hz. Musa'nın ve takipçilerinin Mısır'dan çıktıktan sonra geldiği topraklar Osmanlıların hâkimiyetindeydi. Hristiyan ve Yahudi geleneğinde Filistin ve çevresinden bahsedilirken kullanılan Kutsal ya da Vaat Edilmiş Topraklar ifadeleri başlı başına bölgenin dini açıdan taşıdığı önemin açık birer yansımasıdır. Her ne kadar Osmanlı toprakları dışında, İtalya'da bulunan Katolik dünyasının merkezi Vatikan'ın yanı sıra birçok ülkede bulunan aziz mezarları dini açıdan kutsal kabul edilse de, Filistin bir benzeri olmayan dini bir geçmişe sahipti. İkinci bir Kudüs yoktu. Kutsal kitaplar, peygamberlerin ve azizlerin hayat hikâyeleri ve ilahilerden oluşan geniş dini gelenek, çocukluğundan itibaren bireye inancının ortaya çıktığı ve şekillendiği coğrafyanın Osmanlı hâkimiyetinde bulunan topraklar olduğunu hatırlatmaktaydı. Bundan dolayı Batı dünyasının hâkim dinleri olan Hristiyanlık ve Yahudiliğin kurucularının yaşadıkları toprakları ve kutsal kitap anlatılarının geçtiği yerleri bizzat görmek isteyen kişiler Osmanlı Devleti'ne adım atmak zorundaydı. 1908 yılında İngiltere'de bir Filistin sergisinde konuşma yapan eski Hindistan Valisi Lord Curzon, Filistin'e yapmış olduğu ziyaretin kendisine, Eski Ahit'te anlatılanları içselleştirme ve bölgeyi somut bir gerçeklik olarak kavramasına yol açtığını ifade etmiştir. Serginin açılış nedeni de bu amaca yönelikti: maddi olanakları yetersiz kişilere Kutsal Toprakları tanıtmak.<sup>262</sup>

<sup>261</sup> Bar ve Cohen-Hattab, a.g.e. s.135; Yossi Katz ile birlikte kaleme aldığı bir çalışmada da Kobi Cohen-Hattab, Filistin'in kumsallar, çöller, kaplıcalar ya da ılıman iklim nedeniyle de turistler için bir çekim yeri olduğunu dile getirmektedir. Bkz. Kobi Cohen-Hattab ve Yossi Katz, "The Attraction of Palestine...": s. 169.

<sup>262</sup> Maggy Hary, "The Holy Land in British Eyes: Sacred Geography and the 'Rediscovery' of Palestine, 1839-1917", **Encountering Otherness. Diversities and Transcultural Experiences in Early Modern European Culture** (Haz. Guido Abbattista ), Edizioni Università di Trieste, Trieste, 2011, s. 339.

Tek tanrılı dinlerin ortaya çıkışından itibaren Kutsal Topraklara yönelik olan ilgi XIX. yüzyılda birkaç nedenden dolayı daha da artmıştır. Bilimsel yöntemlerle bölgenin tarihsel coğrafyasını ortaya çıkarmayı hedefleyen alan araştırmaları Batı dünyasının Antik Filistin'i yeniden keşfetmesine yol açmıştır.<sup>263</sup> 1838 yılında Amerikalı Edward Robinson ve Eli Smith tarafından yapılan saha araştırmaları ile başladığı kabul edilen Kitab-ı Mukaddes Arkeolojisi (Biblical Archeology), kutsal kitaplarda anlatılan olayların geçtiği mekânları tespit etmeye ve bu anlatıları doğrulamaya çalışarak tarihi Filistin'i ortaya çıkarmayı hedeflemekteydi.<sup>264</sup> Bunun sonucunda ilk olarak 1865'te İngiltere'de, 1870'de Amerika Birleşik Devletleri'nde ve yüzyıl sonuna gelindiğinde ise Almanya'da kısmen siyasi ve askeri kaygıların da etkili olduğu çok yönlü Antik ve Modern Filistin araştırmalarında uzmanlaşan kuruluşlar ortaya çıkmıştır. Wendy M.K. Shaw'ın belirttiği gibi ilk olarak bölgenin maddi ve kültürel envanterini çıkarmayı hedef alan araştırmalar, zamanla özellikle İngiltere'de Charles Darwin tarafından öncülüğü yapılan evrim kuramının insanın yaratılışına ilişkin öne sürdüğü fikirlerin kutsal kitap anlatılarına meydan okuması nedeniyle dinin bilimsel yöntemlerle savunulması adına önem kazanmıştır. Bundan dolayı, Amerikan Filistin Araştırmaları Derneği, Kutsal Topraklarda yapılacak araştırmalar sonucu elde edilecek verilerin dini doktrinlerin doğruluğunu kanıtlayacağını ileri sürmüştür.<sup>265</sup> Bilimsel araştırmaların yol açtığı ilginin yanı sıra XIX. yüzyılda Amerikan toplumunda sanayileşme ve şehirleşmenin yol açtığı sorunlara duyulan tepkiler, giderek artan göçmen akımı ve dini metinlere yöneltilen eleştirel okumalar Protestanlığı, dolayısıyla dinsel coğrafyaya yönelik ilgiliyi, bir savunma aracı olarak güçlendirmiştir.<sup>266</sup>

1865 yılında İngiltere'de kurulan Filistin Araştırmaları Derneği'nin bir toplantısında York Başpiskoposu William Thomson bölgenin Hristiyan dünyası için sahip olduğu değeri, tamamen dini bir geçmiş üzerine temellendirmektedir “Filistin size ve bana ait, o esasen bizim...Eğer İncil'i gerçekten anlamak istiyorsanız...İncil'in ilk olarak yazıldığı ülkeyi de anlamak zorundasınız”.<sup>267</sup> Kudüs'ü 1884 yılında çıktığı dünya turunun bir parçası olarak ziyaret eden Amerikalı J.B. Gorman da şehrin “Efendimizin ve havarilerinin ayak izleri ile kutsandığını” ifade etmiştir.<sup>268</sup> Hamburg-American Line şirketi tarafından 1894 yılında yayımlanan cruise gezi programında da Kutsal Topraklar dünyadaki en ilginç yer olarak tanımlanır.<sup>269</sup> Kudüs'ü ve doğusunda yer alan Şeria Nehri ve Lut Gölü'nü ziyaret eden Avrupalıların güvenliklerinin sağlanmasına ilişkin Kudüs Mutasarrıflığı'ndan İstanbul'a gönderilen bir belge, aynı değerlendirmenin Osmanlı makamları tarafından da paylaşıldığını göstermektedir. Kudüs'teki Osmanlı memurları “gerek paskalya mevsimlerinde ve gerek mevâsim-i sâirede züvvâr ve Avrupa seyyâhlarının” sürekli gelmesini şehrin

<sup>263</sup> Shaw, a.g.e., s. 61-65.

<sup>264</sup> Neil Asher Silberman, **Digging for God and Country Exploration, Archaeology, and the Secret Struggle for the Holy Land 1799-1917**, Knopf, New York, 1982, s. 37-47; P.R.S. Moorey, **A Century of Biblical Archaeology**, Westminster/John Knox Press, Kentucky, 1992, s. 14-23.

<sup>265</sup> Shaw, a.g.e., s. 61, 62, 64.

<sup>266</sup> Vogel, a.g.e., s. 36-39.

<sup>267</sup> Eric H. Cline, **Biblical Archaeology A Very Short Introduction**, Oxford University Press, Oxford, 2009, s. 15.

<sup>268</sup> Gorman, a.g.e., s. 190.

<sup>269</sup> **To the Azores, Maderia, the Mediterranean...**, s. 22.

“milel-i muhtelifeye ziyâretgâh” olmasına bağlamaktadır. Belge doğrudan bir açıklama sunmamasına karşın dini yapılara ve Şeria Nehri ile Lut Gölü’ne yapılan atıflar, kutsal günlerde gelen hacıların dışında gelen “Avrupa seyyâhlarının” da dini nedenlerden dolayı Filistin’e geldiklerini doğrulamaktadır.<sup>270</sup> Tek bir belgeden hareketle genel bir yoruma ulaşmak mümkün olmasa da, belgenin içeriği gezi rehberleri, gezi programları ve sürekli bir geçmiş anlatısı ile dolu olan seyahatnameler ile uyumludur. İstanbul’a dair seyahatnameler şehrin geçmişinin yanı sıra modern görüntüsünün canlılığını yansıtmaya gayreti içerisinde olurken Kutsal Topraklara dair gezi notları dini yapılar ve kutsal mekânlara ilişkin anlatıları ile okurlarına sürekli olarak geçmişi işaret etmekteydi.

Dönemin önde gelen rehber kitap yayıncılarından biri olan Alman Baedeker yayınevini 1894 tarihli Suriye ve Filistin rehberi de okuyucularını bu bölgelere yapacakları gezilerde beklentilerini sınırlı tutmaları konusunda uyardı. Rehberde göre Suriye ve Filistin; bitki örtüsü, hayvan çeşitliliği ve fiziki coğrafyası dikkate alındığında tatmin edici bir manzara sunmaktan uzaktı. Buna ek olarak her iki bölge de, Kudüs’ten uzak olmaları nedeniyle erişimin oldukça güç ve pahalı olduğu Petra, Palmira ve Jerash dışarıda bırakıldığında sanatsal değere sahip tarihi yapılar açısından zengin değildi. Bu nedenlerden dolayı rehber, okuyucularına karşılaşacakları manzara karşısında hayal kırıklığına uğramamaları ve gezileri süresince yaşayacakları zorlukların üstesinden gelebilmeleri için Kudüs’ün tarihi geçmişini seyahatlerinin merkezine almaları tavsiyesinde bulunmaktadır. Rehberin işaret ettiği tarihi geçmiş ise dini geçmiş anlamına gelmekteydi. Modern Osmanlı kentinin bozulmuş kirli görüntüsünün perdelediği antik geçmiş ziyaretçinin şehirde geçirdiği zaman oranında görülür hale gelecektir.<sup>271</sup>

Turistlerin ziyaret nedenleri sadece dini geçmişle sınırlı değildi. Osmanlı Devleti’nin tarihteki ilk medeniyetlerin ortaya çıktıkları eski dünyanın merkezine hâkim olması turistlerin gözünde bu toprakları bir çekim merkezi haline getirmiştir. Maarif Nezâretinden Hâriciye Nezâretine gönderilen 1891 tarihli bir belgede bu durum şöyle ifade edilir “tebâa-yı ecnebiyyeden memâlik-i mahrûsa-i şâhâne dâhlinde icrâ-yı seyr ü seyâhat edenlerin ekserisinin âsâr-ı atıkadan olan harabeleri ziyâret arzusu”.<sup>272</sup> Osmanlı kaynaklarının çoğunlukla ziyaretlerin arka planı ve ziyaretçilerin beklentileri yerine ziyaret edilen bölgelere ve bürokratik işlemlere dair birbirini tekrar eden bir anlatıya sahip olması tarihi eserlerin ziyaretçiler için neden önemli olduğunu anlamayı güçleştirmektedir. Bunun yanı sıra belgelerde kimi zaman karşılaşılan “şâyân-ı temâşâ” gibi muğlak ifadeler ziyaretçilerin nereleri ziyaret etmeye değer gördüklerini ortaya çıkarmayı sorunlu hale getirir. Ancak bu belgelerin ziyaret edilen yerlere dair vermiş oldukları bilgiler, açık bir sürekliliği işaret etmektedir: tarihi

<sup>270</sup> BOA, MVL, 772, 6 (6 Zilhicce 1280/13 Mayıs 1864).

<sup>271</sup> **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, Londra, 1894, s. IX, 20-21; Thomas Cook tarafından 1907 yılında yayımlanan Suriye rehberi de Filistin’i ziyaret edenlerin önemli bir kısmının “tarihin en önemli ve en kutsal olaylarına” ev sahipliği yapan Kudüs’ü ilk kez gördüklerinde hayal kırıklığına uğradıklarını ve şehrin zihinlerinde uyandırmış olduğu imgeye uymadığını düşündüklerini söylemektedir. Bkz. **Cook’s Handbook for Palestine and Syria**, Thos. Cook and Son, Londra, 1907, s. 61-62.

<sup>272</sup> BOA, MF. MKT, 132,103 (12 Rabiülevvel 1309/16 Ekim 1891).

eserlerin ziyaretçiler için taşıdıkları önem. Osmanlı belgeleri turist gruplarının sürekli olarak başta Truva olmak üzere Efes, Beyrut, Şam, Kudüs, Baalbek ve Vâdi-yi Musa olarak belgelerde geçen Petra'yı ziyaret ettiklerini göstermektedir.<sup>273</sup>

XIX. yüzyıla gelindiğinde ise Osmanlı topraklarının birçok bölgesinde Batılı üniversiteler, müzeler, araştırma kuruluşları ve Osmanlı makamları arasında ülkenin zengin tarihsel mirasını gün yüzüne çıkarma, özellikle de paylaşma konusunda yoğun bir rekabet vardı.<sup>274</sup> Bu kazıların ve paralelinde artan ilginin önemli nedenlerinden bir tanesi kuşkusuz, insanlık tarihinin anlaşılmasına yönelik bilimsel kaygı ve geçmiş uygarlıkların ürettiği maddi kültüre duyulan merakı. Ancak Shaw'ın da belirttiği gibi Avrupalılar için Yunan ve Roma eserleri diğer toplumlardan kalan tarihi eserlere kıyasla daha özel bir öneme sahipti. Osmanlı topraklarının özellikle Yunan geçmişini hatırlatan maddi kültür kalıntılarını Batı dünyasının gözünde değerli kılan modern Avrupa ile Antik Yunan arasında kurulan tarihsel devamlılığı.<sup>275</sup> Tarihin bu yorumuna göre Batı dünyası, kendisine dünya üzerinde egemenlik kazandıran ve diğerlerinden ayrılmasını sağlayan, temelleri Antik Yunan'da atılan kurumların mirasçısıydı.<sup>276</sup> Alman filozof Johann Herder, Avrupa'nın geçmişinde Yunanistan'ın oynamış olduğu rolü şöyle tasvir etmektedir "Avrupa'nın hoş konuşkanlık, dostluk yeteneğini geliştirmiş; özgürlük, sevgi, istek ve sevinç eğilimlerini uyumlulaştırmıştır."<sup>277</sup> Osmanlı Devleti'nin Yunanistan'ı kaybetmesine yol açan 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı devam ederken yayımladığı *Les Orientales* adlı eserinde yer alan "Navarin" adlı şiirinde de Victor Hugo'nun, Yunanistan'ın zalim Türk karşısında elde ettiği özgürlüğü dile getirirken atıf yaptıkları arasında İlyada ve Odessa'nın yazarı Homeros da vardır;

Müsterih ol! Yunanistan özgür...  
Müsterih ol. Artık zalimler yok...  
Sen bacımız, sen anamız  
Sen Byron'ın ve Homer'in Yunanı  
Eğer acılı sesin ağlamaktan kısılmadıysa  
Şarkı söyle.<sup>278</sup>

<sup>273</sup> BOA, Y.A, HUS, 376, 127 (25 Rabiülahir 1315/23 Eylül 1897); BOA, İ. DH, 1356, 41 ( 2 Rabiülevvel 1316/21 Temmuz 1898); BOA, BEO, 2175, 163118 (28 Cemaziyelahir 1321/21 Eylül 1903), BOA, Y.PRK, ASK, 205, 28 ( 10 Recep 1321/2 Ekim 1903), BOA, Y.PRK, ASK, 169, 63 ( 25 Muharrem 1319/14 Mayıs 1901); BOA, DH. MKT, 940, 36 (25 Muharrem 1323/12 Mart 1905); BOA, Y.PRK, UM, 41, 28 (21 Şevval 1315/15 Mart 1898); BOA, BEO, 1802, 135113 (23 Zilkaade 1319/3 Mart 1902); BOA, DH. MKT, 441, 22 (22 Zilhicce 1319/1 Nisan 1902), BOA, DH. MKT, 1244, 36 (11 Rabiülevvel 1326/13 Nisan 1908).

<sup>274</sup> Koçak, a.g.e., s. 27-164; Shaw, a.g.e., s. 78-86, 102-175, 180-204; Silberman, a.g.e, s. 113-179; Çelik, *Asar-ı Atika*, s. 31-46, 63-88, 174-78.

<sup>275</sup> Shaw'ın belirttiğine göre Avrupa'nın Yunanistan'ı köken olarak kabul etmesi XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren olmuştur. Fransa'nın Roma tarihi ile arasında bir geçmiş bağlantısı kurması, Almanya'da ve İngiltere'de Antik Yunan'ın kültürel olarak örnek alınmasına yol açmıştır. Bkz. Shaw, a.g.e., s. 65-74; Hentsch, a.g.e., s. 28-36.

<sup>276</sup> Hobson, a.g.e., s. 228.

<sup>277</sup> Esra Özsüer, *Türkokratia Avrupa'da Türk İmajı*, Kronik Yayınları, İstanbul, 2018, s. 129, Rönesans'ta yoğun bir biçimde hissedilen antik geçmişe yönelik bu ilgi, Osmanlı topraklarında bulunan tarihi eserlerin doğrudan mirasçısı olma iddiasının yanında 1821 yılında başlayan Mora İsyanı ile siyasi ve askeri alanda da kendisini hissettirmiştir. Osmanlı Devleti'nin despot ve barbar olarak damgalanmasına yönelik dile getirilen yaygın ifadeler modern dünyanın Antik Yunan'a duyduğu vefa borcu ile birleştiğinde daha da sertleşmiştir. Mora İsyanı'nın devam ettiği 3 Aralık 1822 tarihinde Amerikan Kongresi'ne yaptığı yıllık konuşmasında başkan James Monroe, uzun süreli Osmanlı boyunduruğu altında kalan modern Yunanistan'ı, antik geçmişi ile bağdaştırmıştır. Monroe'ya göre Antik Yunan, sanatta zariflik, kahramanlık, karşılıksız vatanseverlik ve kişisel özgürlükle özdeşti. Bkz. Çağrı Erhan, "The American Perception of the Turks: An Historical Record," *The Turkish Yearbook of International Relations*, 2000, Vol.31, s. 83.

<sup>278</sup> Jale Parla, *Efendilik, Şarkiyatçılık, Kölelik*, 6. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2015, s. 58.

Böyle bir tarih kronolojisinin doğal sonucu olarak Batı kamuoyunda özellikle de bilimsel çevrelerde, Osmanlı devlet adamlarının nizamnameler ve Müze-yi Hümayûn yolu ile topraklarının maddi kültürünü koruma çabası haksız bir girişim olarak görülmüş ve eleştirilmiştir.<sup>279</sup> Bu durum sadece Osmanlıların tarihi eserlere hak ettikleri değeri vermekten uzak olmalarından kaynaklanmıyordu. Daha da önemlisi Zeynep Çelik'in işaret ettiği gibi Batılı bilim çevrelerinin gözünde Osmanlıları bir gaspçı konumuna düşüren, bu tarihi eserleri yaratan toplulukların mirasçısının Batı dünyası olduğunu düşünmeleri idi. Örneğin, arkeoloji ve din tarihi ile ilgilenen Fransız Salomon Reinach'ın kaleme aldığı "Les Vandalisme Moderne en Orient" başlıklı yazı, Osmanlıları Yunan tarihi eserlerinden soyutlar. Yazıya göre Osmanlıların gözünde bu eserlerin özgün bir değere sahip olmamasının nedeni Yunan uygarlığının mirasçısının Avrupa olmasıydı. Bundan dolayı Türkler, Yunan-Roma medeniyeti ile ilgisi olmayan kendi ulusal sanatlarıyla ilgilenmeli ve Avrupalı devletler Osmanlı topraklarında bulunan kendi geçmişlerinin maddi kalıntılarını toplamalıydı.<sup>280</sup> Shaw'ın belirttiğine göre bu görüş o denli etkili olmuştur ki Osmanlı devlet adamları, Avrupa'nın bir parçası olduklarını kanıtlamak adına, aynı silahı kullanarak, müze anlatısını Yunan-Roma eserleri merkez olarak tasarlamış, diğer uygarlıklara ait eserleri ikinci planda tutmuşlardır.<sup>281</sup>

Mısır da antik geçmişi ve iklimi nedeniyle ilgi odağıydı. Kuzey enlemlerde kış mevsimi hüküm sürerken Mısır'ın sıcak iklimi, bir tatil merkezi olarak tercih edilmesine yol açmıştı. Ancak Mısır'ı değerli kılan antik kentler, tapınaklar, piramitler ve dikili taşlardan oluşan binlerce yıllık geçmişi idi. Mısır'ın antik geçmişinin yeniden keşfinde Napolyon'un Mısır Seferi (1798) sırasında beraberinde getirmiş olduğu bilim adamları, sanatçılar ve mühendislerden oluşan keşif heyetinin bölgenin envanterini çıkarması etkili olmuştur. *Description de l'Égypte* Mısır'da bulunan antik eserleri, ülkenin güncel durumunu ve doğa tarihini bilim adamlarının ve uzmanların elinde yazılı ve görsel olarak kayıt altına alınmasını amaçlayan ve önderliğini Napolyon'un yapmış olduğu bir devlet projesiydi.<sup>282</sup> *Description de l'Égypte* adını taşıyan ve 1809-1828 yılları arasında 23 cilt haline yayımlanan seri, Mısır'da bulunan her şeyin kaydedilmesini ve Mısır'ın zengin mirasının görünür hale gelmesini sağlamıştır.

Batı dünyasının tarihi eserlere ilgisi bilimsel araştırmaların yanı sıra yasal ve yasadışı yollarla Batı müzelerine taşınan antik eserlerle beraber gitmiştir. Bu koleksiyonlar ve tarihi eserlere ilişkin yayınlar ve sergiler ancak kısmi bir geçmiş anlatısına imkân vermekteydi çünkü bu tarihi eserlerin ortaya çıktığı yer Osmanlı topraklarıydı. Söz konusu olan sınırlı bir temastı. Antik geçmiş parçaları halinde sunulabilmekteydi. Paris, Londra ve New York meydanlarında bulunan Mısır dikili taşları

<sup>279</sup> Georgina Adelaide Müller, **On Dokuzuncu Asır Biterken İstanbul'un Saltanatlı Günleri**, (Çev. Hamdiye Betül Kaya), Dergâh Yayınları, İstanbul, 2010, s. 98-99.

<sup>280</sup> Çelik, a.g.e., s. 63-65.

<sup>281</sup> Shaw, a.g.e., s. 75-78.

<sup>282</sup> Donald Malcolm Reid, **Whose Pharaohs? Archaeology, Museums, and Egyptian National Identity from Napoleon to World War I**, University of California Press, California, 2002, s. 31-36; Said, a.g.e., s. 52, 93-97.

da her gün binlerce kişiye Antik Mısır'ı hatırlatmaktaydı.<sup>283</sup> Ancak bu geçmişin toplu hali Osmanlı toprakları içerisindeydi. Antik kentleri, tapınakları, piramitleri ve tarihi olayların meydana geldiği mekânları görmek isteyen bir kişi buraları ancak Osmanlı topraklarına seyahat etmesi halinde görebilir ve ilk elden inceleme fırsatına sahip olabilirdi. Bundan dolayıdır ki Osmanlı toprakları antik geçmişin peşinde olan turist kabileleri tarafından sürekli olarak ziyaret edilmekteydi ve Osmanlı coğrafyasını kendine özgü kılan tam olarak buydu. Yüzyıl sonunda bu konuya değinen bir yazara göre Nil Nehri'nde seyahat eden Avrupalılar ve Amerikalılar için tarihi eserler bir hastalık derecesinde takıntı haline gelmişti.<sup>284</sup> Tüm bunlar sadece kısa süreli gezilere çıkan yabancıları çekmekle kalmamış, kimi zaman diplomatların görev yeri tercihlerinde de etkili olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri'nin 1893-1897 yılları arasında İstanbul elçiliğini yürüten Alexander Watkins Terrell'in İsviçre ya da Yunanistan'ı tercih etmesi yönünde yapılan tavsiyelere karşın İstanbul'u seçmesinin nedeni antik tarihe duyduğu ilgi ve diplomatik görevini kullanarak Texas Üniversitesi için tarihi eser toplayabileceğini düşünmesiydi.<sup>285</sup>

Yabancıların tarihi eserlere gösterdiği bu ilgi kimi zaman yerel halk ve yöneticilerin gözünde tarihi eserlerin seyahatin asıl nedenini gizlemek için kullanılan bir perde olduğunu düşünmelerine yol açmıştır. Henüz bir öğrenciyken okuduğu İngiliz arkeolog Charles Fellows'un Batı Anadolu'daki kazılarını anlattığı eserinin etkisinde kalarak 1872 yılında İzmir ve çevresini gezen Mısır'da görevli İngiliz rahip E.J. Davis karşılaştığı köylülerin, tarihi eserlere duyduğu ilgiyi geçerli seyahat sebebi olarak görmediklerini şu cümlelerle belirtmektedir:

Hacı Ali Onbaşı'nın evine konuk olduğumuz Bucak Köyü'ne indik(...)Yolculuğumuzun amacını anlattığımda pek nazik bir şekilde, "Biz bu işin manasını anlayamadık, bütün dağlar birbirine benzer. Dağları ve eski binaları inceleyerek yörede dolaşmanızın amacı nedir ki (cevap beklercesine) eğer gizli hazineleri aramak değilse?" dedi. Bunun üzerine büyük çağdaş şehirlerde hazine bulmanın eski harabelerden daha kolay olduğunu söyledim ve yolculuğumuzun amacını anlatmaya çalıştım fakat bize inanmış gibi görünmüyordu.<sup>286</sup>

Kuşkusuz yabancılar antik kentleri ya da Kutsal Toprakları gezerken farklı din ve etnik kökenden insanları, mimari eserleri ve doğal güzellikleri de incelemekteydi. Gezi alanları yaşayan bir organizmanın içerisinde olmaları nedeniyle ziyaretçiye birden fazla şey sunabilmekteydi. Örneğin, Kudüs'te Hristiyanlık dini açısından önemli olan Zeytin Dağı'nı ve Kutsal Kabir Kilisesi'ni

<sup>283</sup> Avrupalıların kendi ülkelerinde gördükleri Doğu'ya ait nesnelere, bunların geldikleri gerçek mekânları görme duygusuna yol açabilmekteydi. Örneğin, ünlü İngiliz oryantalist Edward William Lane, Londra'daki Mısır Sergi Salonu'nda yaptığı bir gezinin ardından Mısır'a seyahat etmeye karar vermiştir. Benzer bir biçimde Theophile Gautier de 1867 Paris Sergisi'nde Mısır bölümünü ziyaret ettikten sonra gerçek Mısır'ı görmek istemiştir. Bkz. Timoty Mitchell, **Mısır'ın Sömürgeleştirilmesi**, (Çev. Zeynep Altok), İletişim Yayınları, İstanbul, 2000, s. 69.

<sup>284</sup> Rae'den aktaran Hazbun, a.g.e., s. 20.

<sup>285</sup> Lewis L. Gould, **Alexander Watkins Terrell Civil War Soldier, Texas Lawmaker, American Diplomat**, University of Texas, Austin, 2004, s. 124-125, 134-137; 1863-1864 yıllarında Kudüs'te Amerikan konsolosluğu olarak görev yapan Albert Rhodes da şehirdeki konsolosların antik eserlere duyduğu ilgi ile alay etmekteydi. Rhodes'a göre Kudüs'teki diplomatlar arasında tarihi eserler üzerine konuşmak "modaydı" ve diplomatlar her çay toplantısında kendilerinin birer arkeolog olduğuna ikna olana kadar bu konuda konuşmaktaydı. Bkz. Vogel, a.g.e., s. 206.

<sup>286</sup> Davis, a.g.e., s. 149, 201, 204; 1817 yılında Mısır'a giden İngiliz donanmasından Charles Irby ve James Mangles de benzer bir durumla karşı karşıya kalmıştır. Ebu Simbel tapınağına gitmek için izin başvurusunda başvurdukları vali, bulacakları altının yarısını talep etmiştir. Bkz. Anderson, a.g.e., s. 268.

ziyaret eden bir Avrupalı bölgeyi sadece dini gözlüklerle gezmez.<sup>287</sup> Bunun yanı sıra şehrin sosyo-kültürel yapısı, Mescid-i Aksa ve Kubbet'üs-Sahra başta olmak üzere İslam eserleri ve Osmanlı dünyası hakkında gözlemler yapabilme fırsatına sahip olur. Benzer bir durum, Kahire'de yapılan gezilerde camiler ve üniversitelerin ziyaret edilmesinde de kendisini göstermektedir.<sup>288</sup> Ancak yine de, ziyaretçi bu bölgelere, Müslüman bir Osmanlı vatandaşının gözlükleri ile bakmaz. Örneğin, Kudüs, bir Müslüman için ilk kible ve Hz. Peygamber'in Miraç'a çıktığı şehir anlamına gelirken, bir Hristiyan ya da Yahudi için kendi kutsal kitaplarının anlatıları ile yüklüdür.

En az dini ve tarihi nedenler kadar önemli bir seyahat nedeni de Batı'da kalıplaşmış Doğu imgesi ve Osmanlılara duyulan merakı. Osmanlı arşiv belgelerinde Doğu'nun egzotik dünyasını görmek için gelen ziyaretçilerin bakış açılarını yansıtan herhangi bir değerlendirme olmamasına karşın, başta seyahatnameler olmak üzere dönemin kaynaklarında Doğu imgesini oluşturan parçalara sürekli atıf vardır. Neredeyse sadece bir cinsel obje olan ve haremle özdeşleşen kadın, sürekli bir uyumsuzluk içerisinde olan ve vaktini nargile içerek öldüren Müslümanlar, bağnazlık, şehirlerin Babil Kulesi'ni andıran insan çeşitliliği, kargaşası, ilerlemenin karşıtı olan durgunluk Batılı zihinlerinde yer eden egzotik Doğu'nun temel parçalarındandı. Batılıların Doğu'ya bakışı hem kendi ülkelerinde meydana gelen değişimlerin hem de Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda siyasi, ekonomik ve askeri konumunun bir sonucu olarak değişmiştir. Önceki yüzyıllara ait "korkunç, kana susamış, barbar" sıfatlarıyla ifade edilen Türk imgesi zamanla önce despota daha sonra da ilerlemenin karşıtı olan bir tembelliğe, yozlaşmaya ve çürümüşlüğe dönüşmüştür.<sup>289</sup> Doğu artık tehlikeli değildi. Batılılar Doğu'ya egzotik bir yer olarak bakmaktaydılar ve buranın merkezi kuşkusuz İstanbul'du. Amerikalı turist acentesi Clark'ın 1905 tarihli gezisi için yayımlanan seyahat programında bu durum şöyle ifade edilir "İstanbul görüldüğünde tüm Doğu görülmüş olur".<sup>290</sup> 1885 yılında göreve başlayan Amerika Birleşik Devletleri'nin yeni elçisi Samuel Sullivan Cox'un İstanbul'a dair şu cümleleri Batı dünyasının tüm Doğu'ya bakışının bir özeti olarak kabul edilebilir:

Hiçbir âlim, hiçbir insan-Hristiyanlığın sınırı olan-İstanbul kentine, garip duyumsamalar yaşamaksızın yaklaşamaz. Bu hisleri uyandıran, yalnızca manzaranın yeniliği ve giysilerin tuhaflığı değildir: Kişinin girmekte olduğu topraklarla ilişkilendirilen anılar, Şark'ın başkentine Garp'ta bilinmeyen mistik bir romantizm yükler.<sup>291</sup>

Birçok kez İstanbul'a gelen Amerikalı ressam ve yazar Francis Hopkinson Smith'in 1891 yılında Amerika'da yayımlanan "Under the Minarets" başlıklı öyküsünde İstanbul'a resim yapmak

<sup>287</sup> Bar ve Cohen Hattab, a.g.e., s. 135; Cohen-Hattab ve Katz s. 169.

<sup>288</sup> Carlisle, a.g.e. s. 40-41; Robert Urie Jacob, **A Trip to the Orient the Story of a Mediterranean Cruise**, The John C. Winston, Philadelphia, 1907, s. 277-279.

<sup>289</sup> Said, a.g.e, s. 45-50, 58, 69, 74; Felix Konrad, "Türk Tehlikesi" Söyleminden Egzotizm ve Oryantalizm: İslamiyet Avrupalının Antitezi mi? (1453-1914)", (Çev. Mustafa Çakır), **Yabancı Seyahatnamelerde Türkiye**, Haziran 2012, Cilt 33, s. 254-265; Hobson, a.g.e., s. 23.

<sup>290</sup> **Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 2nd, to April 13th. 1905**, Frank C. Clark, New York, t.y.

<sup>291</sup> Samuel Sullivan Cox, **Bir Amerikan Diplomatının İstanbul Anıları 1885-1887**, (Çev. Gül Çağalı Güven), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010, s. 3; Edmondo de Amicis, İstanbul'un zıtlıkları içinde barındıran bir şehir olduğunu şu cümleler ile ifade etmektedir; "İstanbul güzel midir? Harikuladedir! Çirkin midir? Korkunçtur! Hoşa gider mi? Sarhoş eder!". Bkz. Amicis, a.g.e., s. 20.



üzere gelen karakteri Bayezid Camii karşısında şöyle demektedir: “Burası nihayet Doğu’ydu, rüyalarımın ülkesi!”.<sup>292</sup> Bu bakış açısı o denli yerleşmiştir ki Türkleri “yakından tanımış bütün yazarların ve sanatçıların duyduğu o özel sevgiyle” sevdiğini belirten ve yerleşmiş fikirlere karşı çıkan İspanyol Vicente Blasco Ibanez bile kendisini bu söylemden kurtaramamıştır “Sadrazam!...çocuklukta okunmuş kitapları, büyülü Binbir Gece Masalları’nı çağırıyor; insanın hayalinde upuzun sakallı, heybetli bir zat beliriyor, kafasında koskocaman top gibi bir ak kavuk, çevresinde muhteşem bir maiyet, köleler, cellatlar, yazmanlar, sofu veliler.” Ancak Ibanez ziyaret ettiği sadrazam Avlonyalı Ferid Paşa’nın “modern görüntüsü” karşısında aradığını bulamaz. Sadrazamın, II. Mahmud’un (1808-1839) yapmış olduğu kıyafet reformundan itibaren diğer devlet görevlileri gibi çizmiş olduğu Avrupalı görüntüsü Batıların Doğu’ya dair önemli referans noktalarından bir tanesi olan Binbir Gece Masalları’nın ruhuna uymuyordu “Türk usulü uzun konçlu çizmeleri seçiliyor, Avrupalı görüntüsüne uyamayan tek ayrıntı”.<sup>293</sup>

Ziyaretçiler sıklıkla, Osmanlı dünyası ile Binbir Gece Masalları arasında doğrudan bağ kurmaktaydı. Seyahatnamelerde sürekli olarak karşılaşılan manzaranın tasvirinde ve yaşanan hayal kırıklıklarında ilk kez Batı dillerine XVIII. yüzyılda çevrilen Binbir Gece Masalları’na atıf yapılması yazarların bakış açısını yansıtmakla kalmaz, aynı zamanda seslendikleri kamuoyunun da Doğu’yu aynı gözlüklerle gördüklerini gösterir.<sup>294</sup> Yazar ve okurlar aynı imgeleri paylaşmaktaydı.<sup>295</sup> Avrupa’ya giden Osmanlılar da kendilerini egzotik dünyanın bir temsilcisi olarak bulmuşlardır. 1913 yılında çıktığı gemi yolculuğunda Celal Nuri ile seyahat ettiği gemideki kadınlardan biri arasında şu konuşma geçer: “Türk denir denmez aklıma bir harem dairesinin ortasında, havuz kenarında, entarisini, kürkünü giymiş, yatağanını takmış, etrafına zevcelerini, halayıklarını, dildadelerini almış, çubuk veya nargilesi elinde garip bir adam gelir. Türk der demez Binbir Gece Masalları hayalimden geçer”.<sup>296</sup>

Bir Şarkiyatçılık kongresinde de Ahmet Mithat Efendi, bu genel görüşün en önemli parçalarından bir tanesi olan Doğulu kadına dair cinsel bakış açısına karşı çıkmıştır. 1889 yılında Stockholm ve Oslo’da düzenlenen Sekizinci Uluslararası Oryantalistler Kongre’sine<sup>297</sup> katılan Osmanlı heyetinin başı olan Ahmet Mithat Efendi, Müslüman kadınlar hakkında yapılan bir

<sup>292</sup> Semra Daşçı, **Dersaadet’te Bir Türk Dostu Francis Hopkinson Smith (1838-1915)**, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2012, s. 47-53.

<sup>293</sup> Ibanez, a.g.e., s. 35- 37.

<sup>294</sup> Fatma Acun, “Seyyah Söylemi ve Trabzon’a Gelen Yabancı Seyyahlar”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih, Dil ve Edebiyat Sempozyumu, 3-5 Mayıs 2001 Trabzon** (Mithat Kerim Aslan, Hikmet Öksüz), Trabzon, 2002, Cilt 1, s. 145; Albert Richard Smith, **İstanbul’da Bir Ay**, (Çev. Mehmet Şefik Erkek), Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2015, s. 110; Gorman, a.g.e., s. 128; Ibanez, a.g.e., s. 37; Moltke, a.g.e. s. 15; Gerard de Nerval, **Doğu’da Seyahat**, (Çev. Selahattin Hilal), 3. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2012, 580; Veli Ulutürk, “Binbir Gece”, **İslam Ansiklopedisi**, s. 181.

<sup>295</sup> Binbir Gece Masalları’nın Avrupa edebiyatına etkiler için bkz. Süleyman Tülücü, “Binbir Gece Masalları Üzerine”, **Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, sayı: 22, Erzurum, 2004, s. 12-15.

<sup>296</sup> Mürsel Gürses, “Meşrutiyet Dönemi Gezginlerinin Gözlemleriyle Avrupa’da Türk İmgesi”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt: 5, Sayı:21, 2012 Bahar, s. 145-146.

<sup>297</sup> Birgül Koçak, “Uluslararası Oryantalistler Kongreleri (1873-1973) Üzerine Bir Değerlendirme”, **Kebikeç**, 34 2012, s. 281.

konusmaya verdiği cevapta zihinlerde cinsellik ve şehvet ile yer etmiş olan Doğulu kadın imgesini eleştirmiştir. Ahmet Mithat Efendi'ye göre bu kadın imgesinin ortaya çıkmasında etkili olan yazarlar ve şairler Müslüman kadınları erkeğin eşi ve çocukların annesi olarak değil, sürekli bir cinsel meta olarak görmekteydiler, bu ise “hakikat olmayıp bir hayal, bir şiirdir”.<sup>298</sup>

Turistlerin Doğu'ya ve Osmanlılara duydukları ilgi İstanbul'daki fotoğraf stüdyolarında çektirdikleri fotoğraflarda görülebilir. Bu stüdyolarda turistler Doğu'ya ait kıyafetler giymekte ve Doğu yaşamına dair sahneler canlandırmaktaydılar. Örneğin, Sebah ve Joaillier tarafından fotoğrafları çekilen Alman turistlerden erkek olanlar fes ve sarık başta olmak üzere Doğulu kıyafetler giymişti. Ön sıralarda oturan üç kadın ise peçe takmış ve ellerinde kahve fincanı tutmaktaydı. Yine iki adet Kuran rahlesi ve bir nargile manzaranın Doğu'ya aidiyetini vurgulamaktaydı.<sup>299</sup>

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılın ikinci yarısında katılmış olduğu uluslararası sergiler de kısmen bu imajın birer temsili olmaları nedeniyle bireyleri seyahate teşvik etmiş olabilir. Osmanlı devlet adamları ilki 1851 yılında Londra'da ve daha sonra farklı ülkelerde düzenlenen bu sergilere, modern dünyanın bir parçası olduklarını gösterme fırsatı sunması nedeniyle önem atfetmekteydi.<sup>300</sup> Ancak Zeynep Çelik'in ifade ettiğine göre bu sergiler Avrupa'nın Doğu'ya bakışının birer yansımasıydı.<sup>301</sup> Bu sergilerde içlerinde camilerin de yer aldığı Doğu sokakları kahvehaneler, lokantalar, Doğu'ya özgü ürünler, geleneksel el sanatları sergileyen otantik kıyafetleriyle zanaatkarlar, atlı bedeviler ve kadın dansçılar belirli aralıklarla Doğu'yu Batı şehirlerine taşımaktaydı. Bunun sonucunda Batılılar, her ne kadar seçilmiş parçalardan oluşan bir gerçeklik olsa da, Doğu dünyası ile maddi olarak iletişime geçmekteydiler. 1893 yılında Amerika kıtasının keşfinin 400. yılı münasebetiyle düzenlenen Chicago sergisine dair *World's Fair Puck* adlı karikatür dergisinde çıkan bir karikatür bu egzotik bakışı yansıtmaktadır. Kıyafetinden Doğulu olduğu belli olan bir girişimci İncil'de yer alan sahnelerin canlandırıldığı dükkânına müşteri çekmeye çalışmaktadır. Fakat beklediği ilgiyi göremez. Bir Amerikalıdan aldığı tavsiye üzerine dükkân tabelasına, harem hayatı ve sultanın eğlenceleri başta olmak üzere yaygın Doğu temasını sunduğunu

<sup>298</sup> Carter v. Findley, **Ahmed Midhat Efendi Avrupa'da**, (Çev. Ayşen Anadol), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 50-51; Dönemin karikatürleri de aynı resmi yansıtmaktadır. Bkz. Alkan, **Karikatürlerle Oryantalizm Avrupa'nın Türk ve Türkiye Algısı**, Selis Yayınları, İstanbul, 2015; Bu imge dönemin kartpostallarında da görülebilir. Avusturyalı Max Fruchtermann tarafından basılan kartpostallarda kadınlar genellikle sosyal çevreden koparılmış olarak ev içinde tasvir edilmiştir. Kadınlara dair kartpostallarda Arap ve Anadolu kadını ifadelerinin yanı sıra kullanılan Şark Güzeli ifadesi Doğulu kadınların cinsel birer obje olarak tasavvur edilmelerinin bir yansımasıdır. Bkz. Filiz Işık, **19. Yüzyıl'da Kartpostallarda Osmanlı Toplumu: Max Fruchtermann Kartpostalları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s. 39-50.

<sup>299</sup> **Doğu'nun Merkezine..**, s. 103, 106, 111, 208.

<sup>300</sup> Selim Deringil'in belirttiğine göre Osmanlı devlet adamları tam da bu nedenle, ülkelerinin egzotik imajlar çerçevesinde algılanmasına, kendilerini uygar dünyanın eşit bir oyuncusu olarak kabul ettirme çabaları nedeniyle karşı çıkmaktaydılar. Washington'daki Osmanlı Sefiri, New York sokaklarında zikir yapmak üzere Suriyeli bir Hristiyan tarafından ülkeye getirilen kırk Mısırlıya, İslam'a hakaret ve zarar verecekleri gerekçesi ile müdahale etmiştir. Amerikan Dışişleri Bakanlığı ile yapılan görüşmeler sonucunda bu kişiler ülkelere geri gönderilmiştir. Osmanlılar bu görüntüden kaçınmak için modern dünya ile ortak yanlarına işaret etmeye özen göstermekteydiler. Bkz. Deringil, **İktidarın Sembolleri ...**, s. 167-169, 177.

<sup>301</sup> Çelik, **Şarkın Sergilenişi 19. Yüzyıl Dünya Fuarlarında İslam Mimarisi**, (Çev. Nurettin Elhüseyni), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2005, s. 55.

belirtiğinde, dükkânı ziyaretçi akınına uğramıştır.<sup>302</sup> Aynı sergide Suriyeli tercüman Melhem Ouardy ve kardeşi Bolossy, Kutsal Topraklara turist çekmek için kamp malzemelerini ve Suriye ve Filistin hayat şartlarını içeren bir sergi kurmuşlardır. Burada ziyaretçilere Arap usulü kahve ve sigara ikram etmişlerdir ve çalışanlar ziyaretçilere Kutsal Topraklar'ı tanıtarak müşteri kazanmaya çalışmışlardır.<sup>303</sup>

Osmanlı Devleti'nin başkenti olması nedeniyle İstanbul yabancıların gözünde özel bir yere sahipti. İstanbul, merkezdi ve padişah başta olmak üzere Osmanlılara ilk elden temas etmek isteyen kişilerin odak noktasıydı. Osmanlı Devleti'ni yerinde görmek isteyen bir yabancımanın ziyaret etmesi gereken ilk yer İstanbul'du. Saraylar, türbeler, mezarlıklar, müzeler, dervişler, köpekler başta olmak üzere Osmanlı'ya dair zihinlerde canlanan çoğu şeyi İstanbul'da birkaç gün içerisinde hatta aynı anda görebilmek mümkündü. Bunun yanı sıra özellikle İstanbul'a gemi ile gelen ziyaretçilerin anılarında sürekli olarak dile getirdikleri şehrin konumundan kaynaklanan güzelliği de İstanbul'un bir çekim yeri olmasında etkili olmalıdır.<sup>304</sup> İstanbul'u yabancıların gözünde değerli kılan bileşenlerden bir tanesi de bizzat II. Abdülhamid'in kendisiydi. İstanbul'daki yabancı temsilciliklerin görevlerinden bir tanesi vatandaşları için selamlık resmine kabul edilmeleri için gerekli girişimleri yapmaktı.<sup>305</sup> II. Abdülhamid'in Yıldız Sarayı'na kapanması nedeniyle sadece selamlık merasimi sırasına görülebilir olması ve Batı kamuoyunda hakkında yaygın olan olumsuz algı nedeniyle giderek daha fazla merak konusu olması, yabancılar için selamlık resmine kabul edilerek Padişah'ı kısa bir süre de olsa görebilmeyi, bir İstanbul gezisinin başarılı geçip geçmediğini belirleyen ölçütlerden bir tanesi haline getirmiştir.<sup>306</sup> Bunların yanı sıra İstanbul, Osmanlı öncesi dönemin izlerinin de kısmen görülebileceği bir mekândı. Kuşkusuz, bunların en önemlisi şehrin Osmanlılar tarafından 1453'te fethedilmesinin ardından camiye dönüştürülen Ayasofya Kilisesi'ydı. Dikili taşlar, surlar, su kemerleri ve Galata Kulesi de, Osmanlı öncesi geçmişin somut göstergeleriydi.

Osmanlı Devleti gibi oldukça geniş bir alanı ve zengin bir etnik-dini nüfusa sahip bir yapının turistler tarafından ziyaret edilme nedenleri, sadece bu nedenlerle sınırlandırılmaz. Bireylerin hayat hikâyelerinin ve beklentilerinin farklı olabileceği düşünüldüğünde Osmanlı'nın ziyaretçiler için farklı anlamlar taşımış olması muhtemeldir. Kimi zaman Doğu Sorununu yerinde görmek ya da İngiliz elçiliğinde görevli oğullarını ziyaret etmek amacıyla 1894 yılında İstanbul'a gelen İngiliz Müller çifti örneğinde olduğu gibi ailevi nedenler de seyahat sebepleri olabilmekteydi.<sup>307</sup> Yine Köstence yoluyla İstanbul'a gelecek olan bir Macar heyetinin İstanbul'a gelme amacı; II. Ferenc

<sup>302</sup> Çelik, a.g.e., s. 24-35; Rifat N. Bali, **Anadolu'dan Yeni Dünya'ya Amerika'ya İlk Göç Eden Türklerin Yaşam Öyküleri**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2011, s. 57-80.

<sup>303</sup> Nance, **How the Arabian Nights Inspired the American Dream, 1790-1935**, The University of California Press, California, 2009, s. 143-144.

<sup>304</sup> Smith, a.g.e., s. 55-57; Parquet, a.g.e., s. 3-5; Amicis, a.g.e., s. 2-17; Müller, a.g.e., s. 13-14; Corci Zeydan, **İstanbul'a Seyahat (Asitane 1909)**, (Çev. Mustafa Özcan), Ark Kitapları, İstanbul, 2012, s. 41.

<sup>305</sup> BOA, Y.PRK. TŞF, 5,61 (20 Cemaziyelevvel 1316/6 Ekim 1898); BOA, Y.PRK. TŞF, 7, 41(28 Zilkaade 1320/26 Şubat 1903).

<sup>306</sup> Deringil, a.g.e., s. 31,36; Georgeon, a.g.e. s. 186; Yasamee, a.g.e., s. 39-49; Karateke, a.g.e., s. 18-22.

<sup>307</sup> Müller, a.g.e., s. 9.

Rakoczi'nin doğumunun 200. yılı nedeniyle prensin mezarını ziyaret etmek ve onu anmaktı. Aralarında siyaset ve bilim adamlarının da olduğu seçkin Macar heyetinin, 25 Ekim 1903 günü İstanbul'a gelecekleri ve şehirde beş gün kalacakları bildirilmişti. Peşte Başşehbenderliği'nden İstanbul'a gönderilen telgrafla ifade edildiğine göre bu kişiler, prensin Galata'daki mezarının başında yapılacak anma merasiminin ardından bu kişilerin, sarayları ziyaret edecekleri ve Cuma Selamlığı'na katılacakları ve daha sonra Rakoczi'nin arkadaşlarının mezarlarını ziyaret etmek için İzmit ve Tekfurdağı'na gideceklerdi.<sup>308</sup>

## 2.4. Seyahat Hazırlıkları

### 2.4.1. Pasaport ve Vize İşlemleri

Osmanlı Devleti'ne seyahat etmek isteyen yabancı ülke vatandaşlarının yerine getirmesi gereken bürokratik işlemler, Tanzimat Dönemi'nde çıkarılan nizâmnâmeler ile sistemleştirilinceye kadar, barış ve ticaret antlaşmaları çerçevesinde düzenlenmekteydi. Avusturya ile imzalanan 1718 tarihli Pasarofça Antlaşması'nın 18. maddesi bu tür örneklerden bir tanesidir. Elçilik heyetlerinin seyahatlerine ilişkin düzenlemelerin de yer aldığı bu maddede şu ifadeler yer almaktaydı: “ulakları ve gayri adamlar Beç'den Âsitâne-i Sa'âdet'e ve Âsitâne-i Sa'âdet'ten Beç canibine varub geldiklerinde kanun-i kadim üzere yol emirleri verilip emin ve salim varalar, geleler ve iktiza eyledikte kendilere muavenet oluna”.<sup>309</sup>

Osmanlı Devleti'nin ilk pasaport nizamnamesi olan 1867 tarihli “Pasaport Odası Nizâmnâmesi” çıkarılıncaya kadar ülkeye giriş, çıkış ve ülke içerisindeki seyahat işlemleri 1841 tarihli “Men-i Mürûr Nizâmnamesi” ve 1844 tarihli “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne'de Mürûr ve Ubûr” adını taşıyan nizamnamelerle düzenlenmiştir. Bu nizamnamelere göre yabancılar pasaport taşımak zorundaydı.<sup>310</sup> 1867 yılında ise ülkeye giriş ve çıkış işlemleri “Mürûr Nizâmnamesi”nin kapsamından çıkarılarak pasaport nizamnamesi ile yürütülmeye başlanmıştır.<sup>311</sup> Bu nizamname II. Abdülhamid tarafından çıkarılan ilk pasaport nizamnamesi olan 1884 tarihli düzenlemeye kadar yürürlükte kalmış, 1894 yılında ise yeni bir nizamname uygulamaya konulmuştur.<sup>312</sup> Her üç nizamnamenin de çizdiği çerçeve büyük ölçüde aynıydı: yabancılar “usûl ve kâidesine muvâfık” bir pasaport ile Osmanlı temsilciliklerinden vize almak zorundaydı.<sup>313</sup> Pasaport yerine aynı işlevi yerine

<sup>308</sup> BOA, BEO, 2190, 164177 (18 Recep 1321/10 Ekim 1903); Belgede iki yüzüncü doğum günü denilse de II. Ferenc Rakoczi 1676 tarihinde dünyaya gelmiştir.

<sup>309</sup> Bu antlaşma ve benzer örnekler için bkz. Sezer, a.g.e., s. 106-110; Konan, a.g.e., s. 28-30; Boogert, a.g.e., s. 31.

<sup>310</sup> Çadircı, a.g.e., s. 172-181; Turna, a.g.e., s. 71-81; 1845 tarihli John Murray rehberine göre pasaport ziyaretçinin kendi konsolosu, Osmanlı sefiri ya da şehbenderi tarafından vize verilmeliydi. Bkz. **A Hand-Book for Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, and Constantinople**, John Murray, Londra, 1845, s. XVI.

<sup>311</sup> Çadircı, a.g.e., s. 178-181.

<sup>312</sup> 1911 ve 1915 yıllarında ise yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bkz. Konan, a.g.e., s. 34.

<sup>313</sup> Çadircı, a.g.e., s. 178, 180; “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, s. 5-6; “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1532.

getiren başka evraklar da kullanılabilirdi.<sup>314</sup> Bu düzenlemeler ziyaretçinin milliyeti, dini, seyahatinin niteliği ve süresi istisna olmaksızın tüm Osmanlı ülkesi geçerliydi.<sup>315</sup> Nizâmnâmelerde “usûlüne muvâfık” bir pasaportun nasıl olması gerektiğine dair doğrudan bir açıklama yoktur. Ancak sahte pasaport kullanan, sahte isimle pasaport çıkaran ya da başkasına ait bir pasaport ile seyahat eden kişilerin cezalandırılmasını öngören nizâmnâme maddeleri; yabancıların kullanması gereken pasaportların resmi makamlar tarafından verilmiş ve üzerinde sahiplerinin gerçek bilgilerinin yer aldığı evraklar olarak tanımlandığını gösteren işaretlerdir.<sup>316</sup>

Bu nizâmnâmelerde, Osmanlı Devleti’ne gelmek isteyen yabancıların kullanmak zorunda olduğu pasaportun, kim tarafından düzenleneceğine ilişkin herhangi bir atıf yoktur. Avrupa genelinde, bireylerin, vatandaşı oldukları ülkelerin pasaportunun dışında yabancı ülkelerin pasaportlarını kullanarak seyahat edebilmelerinin mümkün olduğu göz önüne alındığında, benzer bir durumun Osmanlı Devleti için geçerli olup olmadığı sorusu önem kazanmaktadır.<sup>317</sup> Nizâmnâmelerde ve uygulamalarına ilişkin arşiv belgelerinde bu yönde bir sınırlamanın olmaması Osmanlı devlet adamlarının benzer bir kullanıma onay verdikleri şeklinde yorumlanabilir.<sup>318</sup> Ancak bu kaniya varmak için daha somut veriler gereklidir. Fred Burnaby’nin 1876 yılındaki seyahati öncesinde, Londra’daki Osmanlı Sefirine yazdığı mektup, bu uygulamanın Osmanlı örneğinde de geçerli olduğunu göstermektedir. Burnaby mektubunda, Anadolu vilayetlerinde yapmayı düşündüğü seyahatin Osmanlı makamları açısından bir sorun teşkil edip etmeyeceğini sormuş ve izin verilmesi durumunda sefâretin “gerekli pasaportu” kendisine göndermesini talep etmiştir. Mektubu alan Osmanlı Sefiri Kostaki Musurus Paşa, İngilizlerin Osmanlı topraklarında özgürce seyahat edebileceklerini ve “ilişikte...sunduğu sıradan yabancı pasaportu dışında hiçbir şeyin gerekmediğini” bildirmiştir.<sup>319</sup> İngiliz pasaportunun İngiliz Dışişleri Bakanlığı tarafından verildiği hatırlandığında mektupta bahsedilen “yabancı pasaportu” Osmanlı pasaportuydu. 1902 yılına ait bir örnek de yabancı ülke vatandaşlarının Osmanlı temsilciliklerinden aldıkları pasaportlar ile ülkeye giriş yapabildiklerini doğrulamaktadır. Mısır’dan Ma’an’a gelen ve bölgedeki tarihi yapıları inceledikten sonra Kudüs’e hareket eden 13 kişilik seyahat grubundan sekiz Fransız, Suriye Vilayeti’nden bildirildiğine göre “Paris ve Marsilya Şehbenderhânelerinin pasaportları” ile ülkeye

<sup>314</sup> “Memalik-i Şahaneye mürur iden her şahsın yedinde pasaportu veya hüviyetini iraeve mahsus Devlet-i Aliyye süfera ve şehbenlerleri tarafından vize edilmiş bir varaka bulunacağı”, Bkz. BOA, BEO, 911, 68273 (1 Cemaziyülevvel 1314/8 Ekim 1896); “Saltanat-ı Seniyye Şehbenderlerine Gönderilecek Ta’limat”, **Düstur**, 1. Tertip, zeyl 4, s. 39.

<sup>315</sup> Karadağ’dan İşkodra’ya vize almadan gelen İtalya ve Avusturya-Macaristan vatandaşlarına dair bir yazışmada Osmanlı Devleti ile Karadağ arasında pasaport uygulamasının Eylül 1893 tarihinde kaldırıldığı ifade edilmektedir. Bkz. BOA, BEO, 911, 68273 (1 Cemaziyülevvel 1314/8 Ekim 1896).

<sup>316</sup> “Pasaport Nizâmnâmesi”, **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, s. 6-7; “Pasaport Nizâmnâmesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s.1533-1534.

<sup>317</sup> Mark B. Salter, **Rights of Passage the Passport in International Relations**, Lynne Rienner, Londra, 2003, s. 102.

<sup>318</sup> 1894 tarihli pasaport nizâmnâmesinde Osmanlı şehbenderliklerinden pasaport alınabileceğini belirten bir ifade bulunmaktadır. Bkz. “Pasaport Nizâmnâmesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1532-1533.

<sup>319</sup> Burnaby, a.g.e., s. 33.

giriş yapmıştı. Diğer beş kişi ise Kudüs'ten aldıkları mürûr tezkereleri ile seyahat eden ve Kudüs'te ikamet eden din adamlarıydı.<sup>320</sup>

Pasaportunu temin eden kişinin yerine getirmesi gereken bir sonraki adım, vize almak için ülkesinde bulunan Osmanlı sefaretine ya da şehbenderhâneye başvurmaktır. Osmanlı temsilciliğinin bulunmaması durumunda ise ziyaretçinin kendi ülkesinin vizesi yeterli görülmüş olmakla birlikte, güzergâhı üzerinde bir Osmanlı temsilciliği bulunuyorsa vize alması zorunluydu.<sup>321</sup> İlk kez 1884 tarihli “Pasaport Nizâmnamesi”nde yer alan vize ücreti ise 20 kuruştur.<sup>322</sup> Bu ücret karşılığında pasaporta pul yapıştırılmaktaydı ve üzerinde pul olmayan belgenin geçerliliği yoktu.<sup>323</sup> Ancak bu tarihten önce kaleme alınan “Şehbenderler Nizâmnamesi”, seyahatname ve gezi rehberlerinden anlaşıldığına göre vize ücreti 1884 tarihinde başlayan bir yenilik değildi. 1881 tarihli “Şehbender Nizâmnamesi”ne göre vize ücreti 20 kuruş olarak değiştirilmişti ve bu ücret, başvuru yapacak kişilerin haberdar olmaları için her şehbenderhânenin kançılırya duvarına yazılacaktı.<sup>324</sup> 1851 yılında İstanbul'a gelen Henry Christmast, doğrudan vizeye işaret etmese de, 20 kuruşluk bir ücretten bahsetmektedir. Christmast'ın belirttiğine göre karaya çıkış esnasında pasaport muayenesi yapılmamış ancak kalacakları otele gittiklerinde kendilerinden pasaportlarını teslim etmeleri istenmiş ve seyahatnamede pasaport dairesi (Bureau des Passeports) olarak bahsedilen İhtisâp Nezâreti'ndeki kayıt işleminden sonra pasaportlarını geri almaları için 20 kuruş ödeme yapmaları gerektiği bildirilmiştir.<sup>325</sup> Benzer bir biçimde 1876 tarihli bir gezi rehberinde de Osmanlı vizesinin ücretli olduğu bilgisi yer almaktaydı.<sup>326</sup>

Pasaport düzenlemeleri ve vize işlemlerine ilişkin belgeler, vize başvurusunun nasıl yapılması gerektiğine dair herhangi bir bilgi içermemektedir. Bundan dolayı, Osmanlı temsilciliklerinden randevu alınmasının gerekli olup olmadığı, başvurusunun araçlar kullanılarak yapılıp yapılamayacağı belirsizdir. Seyahatnameler de ülkeye giriş ve çıkış sırasında yapılan pasaport ve gümrük kontrolleri açısından zengin bir içeriğe sahip olmalarına karşın vize işlemleri söz konusu olduğunda sınırlı ve yüzeysel anlatımların dışında oldukça sessizdirler. Bunun temel nedeni, vize temini sürecinin herhangi bir sorunla karşılaşılmayan basit bir bürokratik işlem olması nedeniyle anlatılacak kadar değerli görülmemesi olmalıdır. Eserlerinde vize işleminden bahseden sınırlı sayıda yazardan bir tanesi olan ve bisiklet ile dünya turunu tamamlayan ilk kişi olarak kabul edilen Thomas Stevens,

<sup>320</sup> BOA, DH. MKT, 441, 22 (22 Zilhicce 1319/1 Nisan 1902); Yine yüzlerce kişiden oluşan ziyaretçi kabileleri söz konusu olduğunda, yolcuların isimlerinin yazılı olduğu tek bir pasaport ile seyahat etmelerine izin verildiğine dair örnekler, bu uygulamanın önünde bir engel olmadığını ve Osmanlı temsilciliklerinden alınan pasaportlar ile seyahat edilebileceğini doğrulamaktadır. Bkz. BOA, BEO, 1799, 134907 (14 Zilkaade 1319/22 Şubat 1902); BOA. DH. MKT, 1152, 77 (27 Cemazeyilahir 1325/7 Ağustos 1907).

<sup>321</sup> Çadırcı, a.g.e., s.178-179; “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, s. 6; “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1532.

<sup>322</sup> “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, s. 6 ; “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1533.

<sup>323</sup> Mahmut Akpınar, **Osmanlı Devleti'nde Şehbenderlik Müessesesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas, 2001, s. 58-59.

<sup>324</sup> “Saltanat-ı Seniyye Şehbenderlerine Dair Nizamname-i Dâhilidir”, **Düstur** 1. Tertip, zeyl 2, s. 199.

<sup>325</sup> Christmast, a.g.e., s. 15.

<sup>326</sup> **Cook's Tourists's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook and Son, Londra, 1876, s. 3.

1885 yılında Londra'daki Osmanlı Konsolosluğu'ndan aldığı vizeden bahsederken tek bir cümle ile yetinir: “pasaportumu aldıktan sonra, Sultan'ın topraklarında seyahat etmek için Türk Konsolosluğu'ndan vize aldım”. Buna karşılık Stevens'in eseri pasaport kontrolü açısından zengin bir anlatıma sahiptir.<sup>327</sup>

Bununla birlikte, seyahatnameler, her ne kadar sınırlı olsa da hem verdikleri hem de vermedikleri bilgiler incelendiğinde arşiv belgelerinin bürokratik tonuna kıyasla gündelik resmi daha canlı sunmak gibi bir avantaja sahiptir. Örneğin, 1873 yılında New York'tan yola çıkarak Doğu Avrupa ve Osmanlı Devleti'nde kapsamlı bir gezi düzenleyen Amerikalı Thomas W. Knox'un seyahat notları vize işlemi için randevunun gerekmediğini ve vizenin çok kısa sürede alınabildiğini göstermektedir. İstanbul'dan önce Rusya'nın Odesa şehrini ziyaret eden Knox, ülkeden ayrılmasından iki gün önce gerekli çıkış vizesi için kendisinin ve arkadaşlarının pasaportlarını kaldıkları otelin bir görevlisiyle polis merkezine göndermiş, polisten herhangi bir işlemin gerekmediği cevabını almıştır. Ancak İstanbul'a gitmek üzere binecekleri geminin hareketinden birkaç saat önce, polisin yapmış olduğu hata Knox'un veda etmek üzere ziyaret ettiği şehirdeki Amerikan konsolosluğundan fark edilmiştir. Tatil günü olması nedeniyle polis merkezinin kapalı olmasına karşın gerekli çıkış izni konsolosun aracılığı ve valinin müdahalesiyle alınmıştır. Bu sırada Knox, valinin konutunun yakınında bulunan Osmanlı Konsolosluğu'nu fark etmesi üzerine konsolosluğa giderek Osmanlı Devleti'ne giriş için gerekli vizeyi almıştır. Knox'un gemiyi kaçırma tehlikesinin bulunduğu bir esnada tesadüf eseri önünden geçtiği Osmanlı temsilciliğinden herhangi bir sorunla karşılaşmadan vize alabilmesi bürokratik işlemin kısa, basit ve ön hazırlık süreci gerektirmediğine işaret etmektedir.<sup>328</sup> Büyük olasılıkla bireyin yapması gereken, temsilciliğe giderek sıranın kendisine gelmesini beklemek ve vize ücretini ödemektir. Başvuru zamanını belirleyen bireyin kendisiydi.

Thomas Cook acentesi tarafından yayınlanan gezi programları da vizenin araçlar kullanılarak temin edilebileceğini göstermektedir. 1896-97 gezi dönemi için ilan edilen programa göre acentenin müşterilerine sunduğu hizmetler arasında ücreti karşılığında Osmanlı vizesinin alınması da yer almaktaydı.<sup>329</sup> Fred Burnaby'nin de seyahati için gerekli işlemleri Osmanlı Sefâreti'ne mektup yazarak tamamladığı hatırlandığında bireyin fiziksel olarak temsilciliklerde hazır bulunmasının gerekmediği sonucuna ulaşılabilir.<sup>330</sup> Ancak vize işlemlerine dair genel bir çıkarımda bulunurken son derece ihtiyatlı davranmak gerekmektedir, çünkü eldeki veriler hem zaman hem de mekân açısından oldukça sınırlıdır. Bu verilerin genel resmi ne ölçüde yansıttığı tartışmaya açıktır. Örneğin, 1873

<sup>327</sup> Thomas Stevens, *Around the World on a Bicycle from San Francisco to Teheran*, Sampson Low, Marston, Searle, and Rivington, Londra, 1887, s. 95, 199, 206, 209, 211, 212, 221.

<sup>328</sup> Thomas W. Knox, *Backsheesh! or Life and Adventures in the Orient*, A.D. Worthington and Co, Connecticut, 1875, s. 110-113.

<sup>329</sup> *1896-97 Programme of Arrangements for Cook's Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.*, Thomas Cook and Son, Londra, t.y, s. s. 97.

<sup>330</sup> Burnaby, a.g.e., s. 33.

yılında Odesa'daki Osmanlı Şehbenderliği için geçerli olan gündelik işleyiş New York ya da Paris gibi milyonlarca insanın yaşadığı şehirlerde bulunan Osmanlı temsilciliklerinde mümkün olmayabilir. Bununla birlikte, farklı ülkelerden çeşitli tarihlerde Osmanlı'ya gelen onlarca ziyaretçinin vize işlemlerine dair ısrarla suskun kalmaları, eldeki diğer veriler ile birlikte değerlendirildiğinde, her ne kadar tartışmaya açık olsa da, vize işlemlerine dair genel resmin yukarıdaki bilgilerle uyumlu olduğunu düşündürmektedir.

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılın son çeyreğinde özellikle Avrupa ülkelerinde sahip olduğu bürokratik alt yapının genişliği de yabancılar için seyahat işlemlerinin tamamlanmasını kolaylaştırmaktaydı. 1884 tarihli Hâriciye Salnâmesine göre Osmanlı Devleti'nin sefâretler dışında, 17 ülkede farklı düzeylerde hizmet eden 216 temsilciliği ya da temsilcisi mevcuttu.<sup>331</sup> Bunların bir kısmı sömürge topraklarındaydı. Osmanlı şehirlerine ulaşmak için kullanılan ana güzergâhların tamamına yakınında bulunan Osmanlı sefâret ve şehbenderlikleri dikkate alındığında bürokratik ağ oldukça yeterliydi. Pasaport nizamnamelerinde yer alan, ülkesinde Osmanlı temsilciliği bulunmayan kişiler için kendi ülkelerinin pasaport ve vizelerinin yeterli görülmesi ve yol üzerindeki temsilciliklerinden vize alabilmelerinin mümkün olması da kısmen bu duruma yönelik bir çözümdü.<sup>332</sup>

Bir Osmanlı vizesi tam olarak nelerden oluşmaktaydı? Moise Mazza adındaki eski bir Osmanlı vatandaşının 11 Temmuz 1901 tarihinde Manchester'daki Osmanlı Şehbenderliği'nden aldığı vize hem kançılara işlemine hem de bu dönemde kullanılan pasaportlara dair bilgiler sunmaktadır. İngiliz Dışişleri Bakanlığı'ndan aldığı pasaportta belirtildiğine göre Mazza, 1894 yılında İngiliz vatandaşlığına geçmiş bir Osmanlı vatandaşıydı.<sup>333</sup> Bu dönemde Amerika'da ve Avrupa'da kullanılan pasaportlarda, pasaport sahibinin fiziksel özelliklerine dair bilgiler yer alırken, İngiliz pasaportunda yer alan bilgiler ad ve soyad ile sınırlıydı.<sup>334</sup> Mazza'nın pasaportunda da adı, soyadı, imzası ve İngiliz vatandaşlığına 1894 yılında geçmiş bir Osmanlı vatandaşı olduğuna dair bilgilerin dışında mesleği ya da adresine ilişkin kimliğini tam olarak açığa vuran herhangi bir bilgi yer almamaktadır. Fotoğraf kullanımının I. Dünya Savaşı'ndan sonra yaygınlaşması nedeniyle yazılı metin, pasaport kontrolü yapan memurlar için temel kimlik tespit aracıydı. Bu dönemde kullanılan pasaportlar ise içinde birçok sayfanın yer aldığı bir kitapçık değil, önyüzünde hangi devlet tarafından verildiği ve sahibinin bilgilerinin yer aldığı, arka yüzünün ise vize işlemleri için kullanıldığı tek sayfadan oluşmaktaydı. Bu durum bireyin fazla seyahat etmesi halinde pasaportunda vize kaydı için yeterince boş alan kalmamasına yol açmaktaydı. Her ne kadar resmi olmasa da zamanla vize işlemlerinin pasaport ile birlikte kullanılan not defterlerine yapılmaya başlanması ile bu soruna bir

<sup>331</sup> Akpınar, a.g.e., s. 101-106.

<sup>332</sup> "Pasaport Nizamnamesi", **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, s. 5-6; "Pasaport Nizamnamesi", **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1532.

<sup>333</sup> Pasaportta, "Türk kökenli" ifadesi geçmektedir. Bkz. TNA, FO, 372/34/17.

<sup>334</sup> Martin Lloyd, **The Passport The History of Man's Most Travelled Document**, Stroud, Gloucestershire, 2003, s. 70-74; Kark, a.g.e., s. 209.



çözüm bulunmuştur.<sup>335</sup> Mazza'nın almış olduğu Osmanlı vizesi de böyle bir not defterine işlenmiştir. Not defterinde vize ücreti karşılığında iki tane 10'ar kuruşluk pul, vizenin verildiği tarih, Osmanlıca ve Fransızca şebkenderlik mührü, şebkenderin adı ve imzası yer almaktaydı.<sup>336</sup> Bu bilgilerden hareketle ülkeye giriş sırasında pasaport kontrolünü yapacak Osmanlı memuru için vizenin geçerli olup olmadığını fark etmesini sağlayacak bütün bilgilerin pasaporta işlendiğini söylemek mümkündür.

Sultan II. Abdülhamid döneminde çıkarılan 1894 tarihli ikinci pasaport nizâmnamesi, önceki nizâmnamelerden farklı olarak, Osmanlı vizesinin bir seferlik olduğunu ancak bir ayda iki kez ülkeye giriş yapacak olan yabancıların talep etmesi ve ülke içerisinde herhangi bir asayiş sorununun bulunmaması durumunda altı ay süreyle verilebileceğini belirtmektedir.<sup>337</sup> Daha önceki nizâmnamelerde yer almayan bu maddeden hareketle en azından bu tarihten sonra verilen vizelerin geçerlilik süresi hakkında fikir yürütülebilir. Ancak yine de ülkede kaç gün kalınabileceğini belirten bir son kullanım tarihinin olup olmadığı belirsizliğini korumaktadır. Bu durum kısmen devlet adamlarının gözünde vizenin önemli görülmemesinin bir sonucu olabilir. Nitekim pasaport nizâmnamelerinde kurallara aykırı hareket edenlere yönelik cezai işlemlere dair maddeler, pasaport ve vize arasında önemli bir ayrım çizer: pasaportu olan ancak vizesi olmayan kişiler, normal vize ücretinin iki katı olan 40 kuruşu ödemeleri halinde sınırdan geçebilmekteydi. Pasaportun bireyin kimliğini ortaya koyan bir belge olmasından dolayı, pasaportsuz seyahat eden ya da geçerli bir pasaportu bulunmayan yabancılar sınır dışı edilme riski ile karşı karşıyaydılar. Bu kişiler ancak geçerli bir sebep sunmaları ve iki gün içerisinde vatandaşı oldukları ülkenin temsilciliklerinden pasaport ya da aynı işlevi gören bir belge temin etmeleri halinde ülkeye kabul edilecek, gerekli belgenin temin edilememesi durumunda ise sınır dışı edileceklerdi.<sup>338</sup>

İlkay Yılmaz'ın işaret ettiği gibi devletin pasaport konusunda bu denli katı bir tutum sergilemesinin ana nedeni, pasaportun yolculuk için gerekli bir belge olmasının yanında bir kimlik tespit aracı olarak sahip olduğu işlevdi.<sup>339</sup> Pasaport bireyin kim olduğunu, nereden geldiğini ve hangi ülke vatandaşı olduğunu belirten bir resmi belge olarak güvenlik endişelerinin üst düzeyde olduğu bir devlet için, tehdit oluşturabilecek kişilerin tespiti ve bu kişilerin sınırdan içeri girmelerinin engellenmesi açısından önemli iki işleve sahipti. Bu durum, pasaport nizâmnamesinde ülkeye kabul edilmeyecek kişilerle ilgili maddede şöyle dile getirilir “pasaportu hâmil olmayıp isbat-ı hüviyyet edemiyen” kişiler.<sup>340</sup> Özellikle Ermeni olaylarının yaşandığı ve Avrupa'da anarşistler tarafından gerçekleştirilen eylemlerin gölgesinde, pasaport önem kazanmakta ve devletin zararlı kabul ettiği

<sup>335</sup> Lloyd, a.g.e., s. 70-74.

<sup>336</sup> TNA, FO, 372/34/17.

<sup>337</sup> “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1532.

<sup>338</sup> “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s.1533-1534, 1884 tarihli nizâmnamesine göre pasaportu olmayanlardan pasaport harcı da talep edilmekteydi. Bkz. “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, s. 6-7.

<sup>339</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 210, 215.

<sup>340</sup> “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1532.

kişileri sınırlarının dışında tutmasına olanak sağlamaktaydı.<sup>341</sup> Başka bir neden de kendi ülkesinin resmi makamlarının pasaport verdiği bir kişinin kısmen de olsa tehlike arz etmeyeceğinin düşünülmesi olabilir. Bundan dolayı sahte isim yazılı pasaport kullanan ya da geçerli pasaportunu tahrif eden, bilerek kullanan ya da bu kişilere kefil olanların 1858 tarihli “Ceza Kânunnamesi”nin 156. ve 157. maddelerine göre altı aydan üç yıla kadar değişen sürelerle hapis cezasına çarptırılması öngörülürken, vizesiz bir pasaport ile seyahatin cezası normal vize ücretinin iki katıydı.<sup>342</sup> Pasaport bir ön şarttı, vize ise tamamlayıcı.

Osmanlı Devleti’nin ve yabancı temsilciliklerin gözünde seyahat işlemleri ile ilgili referans noktalarını bu nizâmnâmeler oluşturmaktaydı. Örneğin, kendisinden şüphelenilen bir İngiliz’e ilişkin İstanbul’dan Musul Vilayeti’ne gönderilen bir belgede “pasaport vesâir evrâk-ı resmîyesi yolunda olan seyyâhın men’i mümkün ve münâsib olmayacağından” adı geçen İngiliz’in seyahatine devam etmesine izin verilmesi ancak hareketlerinin izlenmesi bildirilmiştir.<sup>343</sup> Bir başka örnekte ise bölgenin haritasını çizmek amacıyla seyahat ettiğinden kuşkulanan ve hizmetkârı ile birlikte San’a’da dört gün süreyle gözaltında tutulan vatandaşı için devreye giren İngiliz elçiliğinin girişimidir. Elçilik vatandaşının maruz kaldığı muameleyi Osmanlı makamlarına bildirirken pasaport nizamnamesini temel almıştır. Elçiliğe göre vatandaşı “İngiltere Hâriciye Nezâreti’nden verilmiş ve Londra Sefâret-i Seniyyesi Cânibinden 15 Teşrin-i Evvel 91 tarihinde vize edilmiş muntazam pasaportu hâmil olduğu halde” haksız yere gözaltına alınmış ve bölgeden uzaklaştırılmıştır.<sup>344</sup>

Resmi yazışmalar devletin hem kendi bürokratları hem de ülkedeki yabancı temsilcilikler yoluyla pasaport nizâmnâmelerinin tatbik edilmesine ve gerekli takip işlemlerini yapmaya çalıştığını göstermektedir. 1887 yılında Kudüs Mutasarrıfı Rauf Paşa, şehirdeki İngiliz temsilcisine yürürlükte olan 1884 tarihli nizâmnâme uyarınca yabancıların pasaport taşımaları ve bir Osmanlı temsilciliğinden vize almaları zorunluluğunu hatırlatırken, gerektiğinde yabancı temsilciliklerden nizâmnâme kurallarının yerine getirilmesi için iş birliği sağlamalarını talep etmiştir. Bunun üzerine şehirdeki İngiliz temsilcisi Konsolos Noel Temple Moore, ilgili yazıyı “Kudüs’e gelmek niyetinde olan İngiliz turistleri” bir an önce bilgilendirmek amacıyla İstanbul’daki elçiliğin yanı sıra doğrudan Londra’daki Dışişleri Bakanlığı’na göndermiştir.<sup>345</sup> Bu uygulamaların yerine getirilmesinde ana sorumlu olan Osmanlı memurları da ülkeye giriş esnasında gerekli kontrollerin yapılmadığı ya da belirtilen kuralların dışına çıkıldığı durumlar haber alındığında uyarılmaktaydı. Örneğin, Girit, Antalya, Sakız ve İzmir’de görevli memurların Yunanistan’dan gelen yolculardan fahiş vize harcı talep ettiklerine dair Yunanistan Dışişleri Bakanlığı’ndan Atina’daki Osmanlı Sefâreti’ne yapılan

<sup>341</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 212-227.

<sup>342</sup> “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, s 6-7; “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1532; “Ceza Kanunname-i Hümayûnudur”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 1, s. 571-572.

<sup>343</sup> BOA, BEO, 84, 6268 (15 Rabiülevvel 1310/7 Ekim 1892).

<sup>344</sup> BOA, HR. TO, 265, 21 (27 Şevval 1309/25 Mayıs 1892).

<sup>345</sup> **The British Consulate in Jerusalem in Relation to the Jews of Palestine 1838-1914 Part II 1862-1914** (Ed. Albert M. Hyamson) Edward Goldston, Londra, 1941, s. 440-441; Dışişleri Bakanı Fuad Paşa ile İngiltere Elçisi arasında geçen benzer bir konuşma için bkz. “Travelling in Turkey” **Morning Post**, 10 Haziran 1868, s. 5.

şikâyet üzerine Dâhiliye Nezâreti, vilayet merkezlerine yazarak gerekli incelemelerin yapılmasını emretmiştir.<sup>346</sup>

Yurt dışındaki Osmanlı temsilcileri de yerel basına verdikleri ilanlar ve kimi zaman da turist acentelerini bizzat ziyaret ederek nizamnâmelerin tatbik edilmesini sağlamaya çalışmaktaydı. 17 Şubat 1889 tarihli *The Sun* gazetesinin haberine göre Osmanlı Devleti'nin New York'taki temsilcisi Baltazzi Efendi, Thomas Cook and Son seyahat acentesinin New York Broadway'deki şubesine giderek, Osmanlı topraklarına seyahat edecek Amerikalıların, ülkeye ayak bastıklarında tutuklanmaya maruz kalmamaları için Osmanlı konsolosları tarafından vize edilmiş pasaportlarının olması gerektiğini bildirmiştir.<sup>347</sup>

Turistlerin seyahatleri için başvurdukları en önemli eserler arasında yer alan gezi rehberleri de okuyucularına pasaport ve vize konusunda Osmanlı bürokrasisi ile aynı mesajı vermekteydi. Farklı bölgeler için farklı tarihlerde yayımlanmış rehberler arasında kimi zaman ton farklılıkları mevcut olsa da, rehberler Osmanlı Devleti'ne seyahat etmek için bir Osmanlı temsilciliğinden vizeli pasaportun gerekli olduğu konusunda hem fikirdirler. Birey, pasaportunun olmaması durumunda ise kimi zaman tutuklanmasına yol açabilecek derece ciddi sorunlarla karşı karşıya kalabilirdi.<sup>348</sup> Baedeker yayınevini 1878 tarihli Mısır rehberi ise diğer rehberlerden farklı olarak gündelik uygulamaların kimi zaman nizamnamelerde belirtilenlerden farklı olabileceğine dair ipuçlarını barındırmaktadır. Mısır limanlarında genellikle pasaportun talep edildiğini ve pasaportu olmayanların tutuklanabileceğini ifade eden rehber, kontrol sırasında yüksek rütbeli bir memurun bulunmaması halinde bahşiş verilerek pasaportsuz sınırdan geçilebileceği bilgisine yer vermektedir.<sup>349</sup> Bu ifade iki açıdan önemlidir: ilk olarak, rehberin nizamnameye aykırı bir biçimde sınırdan geçiş için yüksek rütbeli memurlar konusunda yaptığı uyarı pasaport kontrollerinin gerçekten de yapıldığını göstermektedir. İkinci olarak, bahşiş adı altında verilen rüşveti almaya daha yatkın olan alt düzeyli memurların varlığı pasaport düzenlemesinin delinebileceğinin işaretidir. Ancak bu ifade daha sonraki baskılardan çıkarılmıştır.<sup>350</sup> Aynı yayınevini 1876 tarihli Filistin ve Suriye rehberinde yer alan pasaportun bazen talep edildiği ifadesi de 1894 tarihli baskıda yerini

<sup>346</sup> BOA, DH.MKT, 1941, 66 (19 Ramazan 1309/17 Nisan 1892); BOA, DH.MKT, 1644, 58 (2 Zilhicce 1306/30 Temmuz 1889).

<sup>347</sup> "Bound for Turkish Jails", *The Sun*, 17 Şubat 1889, s. 1; Osmanlı Devleti'nin New York Şehbenderi 1889 yılında Hariciye Nezareti'ne gönderdiği bir belgede yabancıların "pasaportlarını Devlet-i Âliyye şehbenderliğine vize itirmeğe mecbur olduklarına dair ahiren New York gazetelerine bir ilan derc" ettirmiş olmasına rağmen kasıtlı olarak vize almadan Kudüs'e gitmek üzere yola çıkan 50 Amerikalının cezalandırılmasını talep etmiştir. Belge, cezanın içeriği belirtmese de vizesiz seyahat edenler için talep edilen ceza normal vize ücretinin iki katı olan 40 kuruştur. Bu ise toplamda 2000 kuruştur. Bkz. BOA, HR.TO, 343,57 (25 Muharrem 1307/21 Eylül 1889).

<sup>348</sup> *Baedeker's Egypt*, Karl Baedeker, Leipsic, 1902, s. XV; *Baedeker's Palestine and Syria*, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 9; *Cook's Tourists' Handbook...*s. 3; *Handbook for Travellers in...*, s. 21-22; Coufopoulos, a.g.e., s. 30.

<sup>349</sup> *Baedeker's Lower Egypt*, Karl Baedeker, Leipsic, 1878, s. 6.

<sup>350</sup> *Baedeker's Lower Egypt*, Karl Baedeker, Leipsic, 1885, s. 6; *Baedeker's Lower Egypt*, Karl Baedeker, Leipsic, 1895 s. XVI; *Baedeker's Egypt*, Karl Baedeker, Leipsic, 1898, s. XIX.

pasaportun zaruri olduğu uyarısına bırakmıştır.<sup>351</sup> Bu durum 1884 tarihli Pasaport Nizamnamesi'nin yanı sıra pasaport kontrollerinin daha sıkı hale getirilmesinden kaynaklanmış olabilir.

Osmanlı devlet adamları bu düzenlemeleri ülkeye girişı zorlaştıran bir engel olarak değil, sınırların kontrolünü sağlamlaştıran bir araç olarak görmekteydi. Osmanlı toprakları gerekli işlemleri yerine getiren ve asayiş açısından riskli kabul edilmeyen herkesin erişimine açıktı. Pasaport nizamnameleri ve sınır kontrolleri yoluyla devletin nihai amacı yabancıların gerekli belgeleri taşımadıkları durumlarda dahî ancak kendi bilgisi ve onayı dâhilinde seyahat edebilecekleri bir düzeni yerleştirmek ve bunu sürekli kılmaktı. Dolayısıyla söz konusu olan sınırsız bir özgürlük değildi: devlet adamlarının gözünde seyahat kontrollü bir özgürlüktü. Kontrolün çerçevesini çizen ise merkezi hükümetin kararlardı. Bu açıdan istisnai denilebilecek bir örnek, 31 Mart Vakası (13 Nisan 1909) sonrasında Sofya'dan Edirne ve İstanbul'a gelmek isteyen ziyaretçilere, ilan edilen örfi idareden dolayı güvenlik kuvvetlerinin oldukça yoğun olmaları nedeniyle gelmelerinin uygun olmayacağı bildirilmesidir.<sup>352</sup>

Osmanlı Devleti; Rusya, Romanya, Sırbistan ve Bulgaristan ile birlikte topraklarına seyahat etmek isteyen yabancılardan pasaport talep eden birkaç ülkeden biriydi. 1903 tarihli bir gezi rehberi Avrupa'da resmi olarak pasaportun talep edilmediğini ancak Sırbistan ve diğer Doğu ülkelerine seyahat edenler için pasaportun “mutlak bir zaruret” olduğunu okuyucularına hatırlatmaktadır.<sup>353</sup> Osmanlıların birbiri ardına çıkardıkları nizamnamelerle ülkeye giriş çıkış işlemlerini denetim altına almaya çalıştıkları dönemde pasaport, birçok ülkede seyahat etmek için gerekli bir evrak olmaktan çıkmıştı.<sup>354</sup> Mark B. Salter'ın belirttiğine göre pasaport uygulamalarına son verilmesi eğitimli Avrupalıların gözünde medeniyetlerinin ilerlemesinin bir yansımasıydı.<sup>355</sup> Her ne kadar özelde Almanya'da Lehler, Amerika Birleşik Devletleri'nde Çinliler ve genel olarak fakirler ve Çingeneler olmak üzere bazı etnik ve sosyal gruplar serbest dolaşım ilkesinin dışında tutulsalar da, 1848

<sup>351</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 9; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Londra, 1894, s. XXX.

<sup>352</sup> BOA, DH. MKT, 2816, 7(26 Rabiülahir 1327/17 Mayıs 1909); BOA, DH. MKT, 2812, 77(29 Rabiülahir 1327/20 Mayıs 1909).

<sup>353</sup> **A Handbook for Travellers in South Germany and Austria: Part I**, John Murray, Londra, 1903, s. 4; Özellikle Rusya yurt dışından gelen yabancıları katı bir denetim altında tutmaktaydı. XIX. yüzyılın sonuna gelindiğinde adım adım kaldırılacak olan 1857 tarihli seyahat düzenlemesine göre Rus sınırından geçmek isteyen yabancıların bir Rus temsilciliğinden pasaport almaları zorunluydu. Ancak güvenilmez olduklarına karar verilen kişilerin yanı sıra Çingeneler, laterna çalgıcıları, ilaç ve alçı heykel satıcıları ve uygun mesleği olmayan kişilere pasaport verilmemekteydi. Pasaport almak isteyen kişinin bir din adamı olması halinde ise Katolik Cizvit Tarikati'yle hiçbir bağının olmadığını yazılı olarak belirtmesi gerekmekteydi. Bkz. Mervyn Matthews, **The Passport Society Controlling Movement in Russia and the USSR**, Westview Press, Boulder, 1993, s. 9-10.

<sup>354</sup> Dönemin genel eğilimi pasaportun seyahat için gerekli olmadığı yönündeydi. Örneğin, 1871 Frankfurt Antlaşması ile bir Alman toprağı haline gelen Alsas-Loren'de 1888 yılında pasaport uygulamasının zorunlu hale getirilmesi yoğun protestolar sonucunda üç yıl sonra kaldırılmış, Fransız subaylar ve askerlik yapmamış Almanlar için uygulanmaya devam edilmiştir. Bkz. Kern, a.g.e, s. 289-190; Lloyd, a.g.e., s. 96; Zweig, **Dünün Dünyası**, (Çev. Kazım Eğit, Yedigâr Eğit), 8. Baskı, Can Yayınları, İstanbul, 2018, s. 471; Dönemin gezi rehberlerinden örnekler için bkz. **Handbook for North Germany and the Rhine, from the Baltic to the Black Forest, and the Rhine, from Holland to Basle**, John Murray, Londra, 1886, s. 3; **Baedeker's Paris and Environs**, Karl Baedeker, Leipsic, 1881, s. IV; Sırbistan ve Bulgaristan sınırlarında yapılan pasaport kontrolleri için bkz. Kerimi, a.ge. s. 121; İhsan, a.g.e. s. 496.

<sup>355</sup> Salter, a.g.e., s. 102.

Devrimleri ve Kırım Savaşı'nı takip eden dönemde, uzun süreli barış ortamının da etkisiyle serbest seyahat ilkesi yerleşmişti.<sup>356</sup> Bundan dolayı, Avrupa'ya giden Osmanlıların eserlerinde yer verdikleri konulardan bir tanesi de sınırlarda pasaport kontrolünün yapılmamasıydı. Örneğin, Osmanlılara, Avrupa âdâb-ı muâşeretini tanıtmak üzere bir eser kaleme alan Ahmet Mithat Efendi okurlarını şu ifadeler ile bilgilendirmekteydi: “Avrupa'ya giden yolculara vardıkları yerde ekseriya pasaport sormazlar”<sup>357</sup>.

Avrupa ülkelerinde resmi olarak pasaport talep edilmemesi Osmanlı Devleti'ne gelen bazı yolcuların benzer bir durumun Osmanlı örneğinde de geçerli olduğunu düşünmelerine yol açmıştır. Rusya'dan yola çıkarak Almanya, Fransa, İtalya ve Avusturya-Macaristan seyahatinin ardından Mayıs 1899'da İstanbul'a gelen Kazak Tatarlarından Fatih Kerimi, İstanbul'daki Sirkeci Garı'nda pasaportunu kontrol eden memurların “Niçin vizesi yoktur?” sorusuna şöyle cevap vermiştir: “Efendim, Avrupa'nın birçok yerlerinde gezdik, hiçbirinde vize istemediler. Hatta bazı yerlerinde kendimiz konsolosluklara gidip vize edilmesini istedikse de lüzumu yoktur dediler. Böylece buraya geldik. Yalnız burada lazım olacağı hatırımıza gelmedi. Gaflet kendimizde olmuştur”. Memurlar, Fatih Kerimi ve arkadaşı Şakir Remiyev'in pasaportlarını alarak, kalacakları otelin adını Zâptiye Nezâreti'ne bildirmelerini istemişler, pasaportlar gerekli işlemlerin yapılmasının ardından iki gün sonra Rus Konsolosluğu'na teslim edilmiştir.<sup>358</sup>

Osmanlı Devleti katı ve toptancı bir yaklaşımla sınırlarına bir duvar örmemiş olsa da, bu kuralın önemli bir istisnası Filistin'e yerleşmek amacını taşıyan Yahudiler ve devletin güvenliği açısından oldukça tehlikeli kabul edilen bazı Ermenilerdir. Osmanlı devlet adamları XIX. yüzyılın sonlarında özellikle Doğu Avrupa'da yaşayan Yahudilerin karşılaştıkları güçlükler ve dini inançlarından beslenen Vaat Edilmiş Topraklara dönme arzularına engel olmak için pasaport nizâmnamelerinin dışına çıkarak ek tedbirler almışlardır. Yahudiler bireysel değil toplu bir tehdit olarak algılanmış, bu nedenle kısıtlamalar bütün Yahudileri kapsamıştır. Örneğin, 1882 yılında hac amacıyla gelenler dışındaki tüm Yahudilerin Filistin'e girişi yasaklanmış ancak kendilerini hacı olarak tanıtan kişiler nedeniyle beklenen sonucun alınmaması üzerine bu kez, yurt dışındaki bir Osmanlı temsilciliğinden vize almayan hiçbir Yahudi'nin Filistin'e kabul edilmeyeceği kararlaştırılmıştır.<sup>359</sup> Bu uygulama, yürürlükteki pasaport nizâmnamesinde vizesi olmayan yabancıların normal vize ücretinin iki katı olan cezayı ödemeleri durumunda ülkeye girişlerine

<sup>356</sup> Leo Lucassen, “A Many-Headed Monster: the Evolution of the Passport System in the Netherlands and Germany in the Long Nineteenth Century”, (Ed. Jane Calpan ve John Torpey), **Documenting Individual Identity The Development of State Practices in the Modern World**, Princeton University Press, Princeton, 2001, s. 236, 245.

<sup>357</sup> Ahmet Mithat Efendi, **Avrupa Âdâb-ı Muâşeretü Yahut Alafranga**, Akçağ Yayınları, Ankara, 2001, s. 80; Ahmed İhsan da pasaport kontrolünün sadece İstanbul'dan çıkarken ve dönüş yolunda Varna'da vapura binerken yapıldığını, bunun dışında, seyahati süresince geçmiş olduğu on sınırın hiçbirinde kendisinden pasaport talep edilmediğini belirtmektedir. Bkz. Ahmet İhsan, a.g.e., s. 157.

<sup>358</sup> Kerimi, a.g.e., s. 123.

<sup>359</sup> Mim Kemal Öke, **Siyonizm ve Filistin Sorunu (1800-1923)**, 2. Baskı, Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul, 2013, s. 84.

müsaade edildiği dikkate alındığında önemli bir sapmayı işaret ediyordu.<sup>360</sup> Bu durum devlet adamlarının Yahudi göçünü ne kadar ciddiye aldıklarının kanıtıdır.

1887 yılında ise Yahudilerin Filistin’de kalış sürelerini bir ay ile sınırlayan ve bu süre bitiminde ülkeden ayrılmalarını sağlamak için bir miktar parayı<sup>361</sup> gümrükte bırakılmalarını emreden yeni bir düzenlemeyi, 21 Kasım 1900 tarihli dört maddeden oluşan “İbrani Misafirler için Mukaddes Topraklara Duhuliye Şartları” adlı düzenleme takip etmiştir. Buna göre Yahudiler pasaportlarını ya da seyahat belgelerini gümrüklerde bırakarak, bunun yerine diğer belgelerden kolaylıkla ayırt edilebilmeleri için kırmızı renkte olan ve “kırmızı kâğıt” adı verilen seyahat tezkerelerini alacaklardı. Yahudiler Filistin’de en fazla üç ay kalabilecek, bu sürenin bitiminde ülkeden ayrılmayanlar sınır dışı edilecekti.<sup>362</sup>

Ermeniler söz konusu olduğunda ise Rusya’dan ve Amerika Birleşik Devletleri’nden pasaportla gelen Ermeniler de kimi zaman seyahat yasaklarına maruz kalmıştır.<sup>363</sup> Bu iki sınırlı örneğin dışında Osmanlı devlet adamları kategorik olarak herhangi bir etnik, dini ve sosyal grubu toptan dışlayıcı önlemler almamıştır. Osmanlı bürokrasinin aldığı önlemler güvenlik açısından tehdit olarak kabul edilen, bir ideoloji ya da amaç etrafında faaliyet gösteren kişilere yönelik olarak uygulanmıştır.<sup>364</sup> Özellikle Ermeni olaylarının yaşandığı 1890’lı yıllarda Avrupa’daki Ermeni milliyetçilerin Osmanlı temsilciliklerine yaptıkları pasaport ve vize başvuruları daha dikkatli incelenmiş, temsilcilikler sahte pasaport konusunda uyarılmıştır. Paris’ten İstanbul’a gitmek üzere pasaport başvurusunda bulunan bir Ermeni’ye pasaportu ancak güvenlik soruşturması sonucunda Ermeni milliyetçilerden biri olmadığı anlaşıldıktan sonra verilmiştir.<sup>365</sup>

Seyahatnameler, gezi rehberleri ve arşiv belgeleri birlikte değerlendirildiğinde Osmanlı devlet adamlarının pasaport nizâmnamesi ile çerçevesi çizilen kontrollü seyahat uygulamasını yabancılara kabul ettirdiklerini söylemek mümkündür. Usulsüzlüklere dair yazışmalar da bürokrasinin bunu tespit ettiğini ve nizâmnamelerin tam olarak uygulanması için gerekli işlemlerin yapıldığını göstermesi bakımından kayda değerdir. Bununla birlikte, bu düzenlemelere ve idari önlemlere karşın üç kıtada toprakları bulunan bir devlette, ülkeye giriş ve çıkış işlemlerinin devletin belirlemiş olduğu kuralların dışına çıkılmadan tam bir denetim altında gerçekleştiğinden bahsetmek gerçekçi olmayacaktır. Ancak devletin nihai amacı buna yönelikti. Pasaport ve vize uygulamalarının ne ölçüde

<sup>360</sup> “Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, s. 6-7.

<sup>361</sup> Mordechai Eliav, bu miktarı 50 Türk poundu (50 Turkish pounds) olarak vermektedir. Pound ile kastedilen lira olmalıdır. Bkz. Mordechai Eliav, **Britain and the Holy Land, 1838-1914 Selected Documents from the British Consulate in Jerusalem**, Yad Izhak Ben-Zvi Press, Kudüs, 1997, s. 295.

<sup>362</sup> Öke, a.g.e., s. 84-86.

<sup>363</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 217.

<sup>364</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 218- 226.

<sup>365</sup> Yasemin Zahide Erol, **Osmanlı Devleti’nde Şehbenderlik ve Paris-Londra Örnekleri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2014, s. 125-126, 174, 179; Osmanlı Devleti’nin tehlikeli ve şüpheli olarak değerlendirilen şahıslara yönelik pasaport uygulamalarına dair genel bir değerlendirme için bkz. Yılmaz, a.g.e., s. 215-234.

kabul gördüğü ve Osmanlı memurlarının merkezin belirlemiş olduğu kuralları tatbik ederken nasıl bir performans gösterdikleri pasaport ve gümrük kontrolleri başlığı altında incelenecektir.

#### 2.4.2. Gezinin Planlanması

Pasaport ve vize işlemlerinin tamamlanmasının ardından turistlerin yola çıkmadan önce seyahatlerini konforlu ve sorunsuz bir biçimde gerçekleştirmeleri için gerekli hazırlıkları yapmaları gerekmektedir. Bu hazırlıklar ise seyahat bölgesi, seyahat süresi ve seyahat biçimine göre farklılık göstermekteydi. Örneğin, bir İstanbul gezisi için gerekli olmayan pusula Anadolu vilayetlerinde ya da Kutsal Topraklarda gerçekleştirilecek bir gezide hayati öneme sahip olabilirdi. Başta İstanbul olmak üzere İskenderiye, Kahire, Kudüs, Beyrut, Şam ve İzmir olmak üzere turistlerin ihtiyaç duyacakları malzeme ve yardımın hem sınırlı hem de gerekli olduğu durumlarda kısa sürelerde ulaşabilecekleri bölgeler için karmaşık hazırlıklar gerekmemekteydi. Basit bir valiz yeterli olabilirdi. Bu yerlerde turistler; kıyafet, para, besin ve tıbbi desteğe kolaylıkla ulaşma imkânına sahip olmalarının yanı sıra Osmanlı sivil ve askeri bürokrasi ve vatandaşı oldukları ülkelerin temsilcilikleri de karşılabilecekleri engel ve sorunlar karşısında gerekli yardımı sunabilirdi. Bu durum Osmanlı Devleti'ne özgü değildi. Yüzyıl sonuna gelindiğinde Kazan Türklerinden Fatih Kerimi ve arkadaşı Şakir Remiyev, Rusya'dan yola çıkmadan önce seyahatleri süresince ihtiyaç duyabileceklerini düşünerek yanlarına bavuldan başka battaniye, minder, çaydanlık, bardak, bıçak ve tabak almışlardır. Ancak kısa bir süre sonra tüm bunların gereksiz olduğu ortaya çıkmıştır:

Zaman geçtikçe, medeniyet ve maarif terakki ettikçe her şey değiştiği gibi seyahat meselesi dahi pek çok tebeddül etmiştir. Şimdi, eski zamanlarda olduğu gibi, gidilecek yolun uzunluğuna bakarak hazırlık görmek lazım değil, belki gidilecek memleketin medeniyet ve umranına bakarak hazırlık görmek lazımdır. Mesela Afrika ortaları, Asya içleri gibi esbab-ı maişet ve levazımın bütünüyle tekemmül etmediği yerlere seyahat edildiği vakit, lüzumu ihtimal dâhilinde olan şeyleri evvelden hazırlayıp birlikte götürmek lazım gelir. Fakat Avrupa gibi menba-ı medeniyet olup beni beşerin her türlü zaruret ve ihtiyaçlarının esbabı ikmal edilmiş yerlerde ne kadar uzun müddet seyahat edilecek olsa da, akçe ile ilimden başka hiçbir türlü hazırlık görmeğe ihtiyaç yoktur. Çünkü oralarda her türlü ihtiyaç evvelden hesap edilmiş ve hazırlanmıştır. Yalnızca seyyahın göz işareti muntazır durmaktadır.<sup>366</sup>

İhtiyaç duyabilecekleri malzemelere istedikleri an ulaşamayacakları, küçük yerleşim yerlerinde seyahat etmek isteyenler için daha ciddi hazırlıklar gerekmektedir. Turist bu hazırlıkları yola çıkmadan yapabileceği gibi Osmanlı Devleti'ne ulaştıktan sonra da gerekli malzemeleri temin edebilirdi. Örneğin, 1905 yılında eşi ile birlikte Anadolu'da birkaç ay süren bir geziye çıkan Alman Hans-Hermann Graf von Schweinitz, Padişah'a sunulmak üzere gönderdiği gezi notlarında, demiryolu hattının dışında kalan yerlerde seyahat edeceğini göz önünde bulundurarak İstanbul'dan önemli sayıda malzeme satın aldığını yazmıştır.<sup>367</sup>

<sup>366</sup> Kerimi, a.g.e., s. 8.

<sup>367</sup> BOA, Y.A, HUS, 494, 136 (27 Şaban 1323/27 Ekim 1905).

Seyahatini planlamak ve kendisini nelerin beklediğini öğrenmek isteyen yabancılar için seyahat acenteleriyle birlikte farklı dillerde gezi rehberleri, seyahatnameler, bilimsel ve süreli yayınlardan oluşan oldukça hacimli, detaylı ve güncel bir kaynak yığını mevcuttu. Fred Burnaby, İstanbul'dan Batum'a yapacağı kara yolculuğu için İngiltere'den ayrılmadan önce, "bulabildiği bütün kitapları" okuyarak seyahatini hangi koşullar altında gerçekleştireceğini öğrenmeye çalışmıştır:

Kış mevsiminde Ermenistan'da bulunmuş seyahatçıların eserlerinden anladığım kadarıyla sert bir soğuk bekliyordu beni. Hatta Tournefort, temmuz ayında Erzurum'daki kuyuların donduğuna tanık olmuştu. *History of Turkish Empire* adlı eserinde Milner, Ermenistan'ın dağlık bölgesi hakkında şöyle yazıyordu: "Kar, buzlanma ve sert soğuk nedeniyle bu dağlık bölgede hiç kimse, çok acil bir zorunluluk olmadığı sürece, yılın sekiz ayı boyunca yolculuk etmeye kalkışmaz."<sup>368</sup>

Seyahatnamelerde daha önceki yazarlara yapılan atıflar da, Osmanlı Devleti'nde seyahat etmiş kişilerin yola çıkılmadan okunduğunu göstermektedir. 1851 yılında Osmanlı'yı ziyaret eden Henry Christmast, benzer bir geziye dair notlarını kısa bir süre önce yayımlamış olan Albert Richard Smith'in yanı sıra, seyahat ettiği bölgelerde kendisinden önce yaptıkları gezilere dair eser kaleme alan kişileri de okumuştur.<sup>369</sup> Edmondo de Amicis de İstanbul'a gelmeden önce Doğu'ya ait haritaları incelediğini ve Doğu ile ilgili kitaplar okuduğunu ifade etmektedir. Herhangi bir eser ismi vermemesine karşın Amicis'in eserinde Doğu'ya dair kalıp yargıların yoğun bir biçimde işlendiği dikkate alındığında, *Binbir Gece Masalları*'nın kendisini İstanbul yolculuğuna hazırlayan eserlerden bir tanesi olması muhtemeldir.<sup>370</sup> Ancak yazarların bu eserleri, seyahatlerinin bitiminden sonra gezilerine dair hatıralarını alırken okuyup kullanmış olma ihtimali de göz ardı edilmemelidir. Bunların yanı sıra neredeyse bir keşif gezisini andırır biçimde yoğun bir hazırlık sürecinin ardından seyahate çıkan kişiler de vardı. Roman ve deneme yazarı olan Harriet Martineau ve Amelia Edwards, yola çıkmadan önce klasik eserler, Kitab-ı Mukaddes Arkeolojisi ve Mısır bilimi hakkında ders almıştır.<sup>371</sup> Ancak kısa süreli gezi yapan çoğunluk söz konusu olduğunda böylesine yoğun bir hazırlık sürecinden ziyade pratik bilgiler daha fazla kullanışlı ve değerliydi.

Basında yer alan haberler ve yazılar da günceli aktarmaları nedeniyle turistler için oldukça kullanışlıydı. Gemi ve tren seferleri, salgın hastalık, yeni bir bürokratik düzenleme ya da seyahati tehlikeye atacak herhangi bir sorun basın aracılığıyla daha yola çıkmadan öğrenilebilir ve bu sayede gerekli hazırlıklar ya da değişiklikler yapılabilirdi. Örneğin, 28 Ağustos 1886 tarihli *Times* gazetesi, Varna üzerinden gemiyle İstanbul'a gelen kişilerin kolera nedeniyle beş gün karantinaya tabi tutulduğunu ancak benzer bir uygulamanın kara yolunu kullananlar için söz konusu olmadığını okuyucularına bildirmekteydi.<sup>372</sup> Daha önce Osmanlı Devleti'nde seyahat etmiş ya da o an için ülkede bulunan kişiler de yeterli bilgi sahibi olmaları durumunda ziyaretçiyi bilgilendirebilirdi. Bu

<sup>368</sup> Burnaby, a.g.e., s. 33.

<sup>369</sup> Christmast, a.g.e., s. 41, 84; 1872 yılında Batı Anadolu gezisine çıkan E.J. Davis ise 1764 yılında aynı bölgede seyahat etmiş olan Richard Chandler'a atıf yapmaktadır. Bkz. Davis, a.g.e., s. 18.

<sup>370</sup> Amicis, a.g.e., s. 10, 2, 32, 113, 132, 304.

<sup>371</sup> Melman, a.g.e., s. 39-40.

<sup>372</sup> *Times*, 28 Ağustos 1886; Benzer bir örnek için bkz. *The Levant Herald and Eastern Express*, 18 Şubat 1891, s. 4.



durum kitleler için değil böyle bir bağlantıya sahip olan kişiler için faydalı olabilirdi. Seyahat acenteleri de uzun yıllara dayalı tecrübeleri ve geniş hizmet ağları nedeniyle turistler için önemli başvuru kaynaklarının başında gelmekteydi. Ancak bu konuda en önemli kaynağın gezi rehberleri olduğu söylenebilir. Çünkü bu rehberlerin yayımlanma amacı seyahat etmek istedikleri bölge hakkında ziyaretçilere tarihi ve güncel veriyi en rafine haliyle sunmaktır. Dünyanın çeşitli bölgeleri için hazırlanan rehberlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nin farklı bölgeleri için farklı dillerde yayımlanmış rehberlerin içerikleri de okurlarına, gezinin başlangıcından bitişine kadar ihtiyaç duyabilecekleri tüm şeyler hakkında gerekli donanımı kazandırmaktaydı.

Devrin önde gelen gezi rehberleri Almanca, Fransızca ve İngilizce olarak yayımlanmaktaydı. En fazla tercih edilen rehberlerin başında İngiliz John Murray ve Alman Karl Baedeker yayınevlerinin rehberleri gelmekteydi.<sup>373</sup> Rehberler tek bir şehre yönelik olabileceği gibi kimi zaman birkaç bölgeyi hatta birkaç ülkeyi kapsamaktaydı. Gezi rehberlerinin okuyucularına sağladıkları en büyük kazanım, seyahat için gerekli bilgilerin sistemli bir biçimde ve genellikle tek bir cilt halinde sunulmasıydı. XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren yayımlanmaya başlanan modern gezi rehberleri, kolektif bir hazırlık sürecinin ardından kaleme alınmakta ve kapsadıkları mekânı tüm yönleriyle ele alma ve “nesnel” bir bakış açısı sunma iddiasındaydılar.<sup>374</sup> Rehberin basım tarihindeki mevcut bilgiler; akademisyenler, sivil ve askeri bürokratlar ve uzmanlardan oluşan geniş bir kadronun ürünü olarak bir araya getirilmekte ve sistematik bir biçimde yazıya aktarılmaktaydı. Tek bir kişi tarafından kaleme alınan rehberler de mevcuttu.<sup>375</sup> Bundan dolayı, gezi rehberlerinin mevcut olduğu bir dönemde Osmanlı Devleti'ni ziyaret etmek isteyen turist, kendisini hem maddi hem de zihni açıdan yolculuğa hazırlaması için gereken bilgilere sadece bir rehber satın alarak ulaşması mümkündü. Ziyaretçinin kişisel bir çaba göstermesi ya da bilgiyi elde etmek için zaman harcaması gerekli değildi: bilgi hazır. İlgili bölge için hazırlanmış bir gezi rehberi satın almak ve okumak yeterliydi, belki de en kolay yoldu. Bununla birlikte, tüm bölgeler için müstakil rehberlerin yayımlanmadığı ve rehberlerde, yabancıların en fazla ziyaret ettikleri yerlerin diğer bölgelere kıyasla daha detaylı anlatıldığı gözden kaçırılmamalıdır.

Gezi rehberlerinin geniş bir bilgi havuzundan beslenen içeriklerine karşın doğru bilgiyi aktarma açısından eksiklikleri mevcuttu. Bunların başında belirli aralıklarla yayımlanmalarından kaynaklanan kısmen de olsa günceli yakalamada başarısız olmaları gelmekteydi. Basım tarihindeki mevcut durumun aradan geçen süre zarfında değişmesi okuyucuya aktarılan bilginin geçerliliğinin önünde engeldi. Örneğin, 1851 yılında İzmir'e gelen Henry Christmast, John Murray rehberinde tavsiye edilen otellerin iflas etmeleri sonucu kapandıklarını ancak karaya ayak bastığında

<sup>373</sup> Bunlardan başka dönemin önde gelen rehberleri arasında Almanya'da Meyers Reisebücher, Amerika Birleşik Devletleri'nde Harper's Handbook for Travellers, Fransa'da Guides Joanne, İngiltere'de Black's Guides, Cook's Tourists' Handbook, Macmillan Guides adlı seriler vardı.

<sup>374</sup> Allen, a.g.e., s. 217, 223.

<sup>375</sup> Coufopoulos, a.g.e.

öğrenebilmiştir. Bu nedenle başka bir oteli tercih etmek zorunda kalmıştır.<sup>376</sup> Gemi ve tren seferlerine ilişkin verilen hareket saati ve seyahat güzergâhı da değişikliğe uğramış olabilirdi. Yine de güncelliğini yitiren ya da rehberin basım tarihinde zaten mevcut olmayan bilgiler, genel planlamayı etkileyecek düzeyde değildi ve küçük bir çaba ile aşılabilirlerdi. Nitekim yeni baskılarda güncellemeler ile eski içeriklerin büyük ölçüde korunması rehberlerin çizdikleri genel resmin zamana karşı koyabildiğini gösteren güçlü bir kanıttır.

Rehberlerin doğru ve nesnel bilgiyi yansıtılmalarının önündeki diğer bir engel ise hitap ettikleri okuyucu kitlesinin izlerini taşımalarıydı. Rehberlerde, dönemin hâkim Batılı tutumu rahatlıkla görülebilir.<sup>377</sup> Rehberler, bir Avrupalıya, Hristiyan dünyanın medeniyet demek olduğu; Doğu'nun ise fanatizm ve geri kalmışlık ile tanımlandığı bir dünya tasavvurunu aşılıyordu. Aynı rehberleri okuyacak bir Müslüman Osmanlı vatandaşı ise kimliğini belirleyen dini ve kültürel değerlerin neredeyse yok sayıldığını ve kendisinin “yarı barbar” olarak tanımlanan bir ülkenin vatandaşı olduğunu görecekti.<sup>378</sup> Bunun yanı sıra Doğulunun seyahatin vereceği keyfi ve amaçlarını anlamayacağı ve zamana değer vermediği başta olmak üzere dönemin Batılı bakış açısının izlerini yakalamak için dikkatli bir okuyucu olmak gerekli değildi. Bu tür ifadeler oldukça açıktı.<sup>379</sup> Bu durum, Burak Onaran'ın İstanbul ile ilgili gezi rehberlerden hareketle yaptığı değerlendirmeye göre, rehberlerde yer alan yemek tavsiyelerinde ve ilanlarda da görülebilir. Rehberler turistlere, Batı mutfağının ön planda olduğu listeler verirken, turistlerin şehrin yerel lezzetlerini tatmaları için özel bir çaba sergilemezler. Onaran'a göre bunun temel nedenlerinden bir tanesi âdâb-ı muaşeret ve temizlik anlayışına dayalı önyargı ve Batılıların Osmanlı yemek kültürüne yaklaşımlarıdır. 1894 tarihli Fransızca bir rehberde Türklerin mutfak ile ilişkileri şöyle değerlendirilir “Mutfak ilmi (la science culinaire) Türklere/Osmanlılara yabancısıdır, ziyafet ilmi (la science du festin) ise onların daha da meçhulüdür”.<sup>380</sup> Bu durumu, rehberlerin Batılı okuyucular için Batılı yayınevleri tarafından hazırlanmış eserler oldukları göz önüne alındığında bir eksiklik ya da hatadan daha çok ürünü sunan ve tüketen kitlenin bir uzantısı olarak değerlendirmek mümkündür. Yine de, rehberlerin tamamını bu

<sup>376</sup> Christmast, a.g.e., s. 56.

<sup>377</sup> Mazcak, a.g.e., s. 347, 351; Bruce, a.g.e., s. 99, 112, 105; Mendelson, a.g.e., s. 5; MacKenzie, a.g.e., s. 21-26, 34-35; Buzard, a.g.e., s. 74.

<sup>378</sup> 1871 tarihli John Murray rehberi Müslümanlar söz konusu olduğunda yayınevini daha sonra yayımladığı rehberlere göre oldukça sert bir tona sahiptir. Bkz. **Handbook for Travellers in Constantinople the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and Plain of Troy**, John Murray, Londra, 1871, s. 30-31; **Baedeker's Syria and Palestine**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 1, 34.

<sup>379</sup> **Baedeker's Egypt**, Karl Baedeker, Leipsic, 1902, s. XX; **Baedeker's Syria and Palestine**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, XXVI; Bu değerlendirmeler İngilizce olarak yayımlanmış rehberlerden hareketle yapılmaktadır. Ancak diğer dillerdeki rehberlerin de benzer bir yaklaşıma sahip olması oldukça yüksek bir ihtimaldir. Örneğin, 1925 yılında Türkçe yayımlanmış bir İstanbul rehberine yazdığı tanıtım yazısında, aynı zamanda Türk Seyyâhîn Cemiyeti Başkanı da olan İstanbul Belediye Başkanı Doktor Emin Bey (Erkul), yurtdışında yayımlanmış olan rehberlerin “hakâ'ik-i târihiyeye mugâyir birçok şeyler yâhud pek çok hatâlar” içerdiğini dile getirmiştir. Emin Bey'e göre bunlardan bazıları, rehberlerin Türk ahlak yapısı ve adetleri hakkında verdikleri eksik ve yanlış bilgilerdi. Bkz. Aynur Demiriz, **İstanbul Rehber-i Seyyâhîn ve Ernest Mamboury (Transkripsiyon ve Değerlendirme)**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2012, s. 86, 88.

<sup>380</sup> Onaran'a göre diğer bir sebep ise henüz bu dönemde yerel yemek kültürünün Batı dışı dünyaya yapılan gezilerin bir parçası haline gelmemiş olmasıdır. Diğer bir ifade ile bu yıllarda turizm ve gastronomi ilişkisi oldukça sınırlıdır. Bkz. Onaran, a.g.e., s. 23-27.

tür bir söylemin sözcüleri olarak görmek hatalı olacaktır. Örneğin, 1895 tarihli bir gezi rehberinde Türk; iyi huylu, dürüst, cesur ve fedakâr olarak nitelenmektedir.<sup>381</sup> Tüm bunlara karşın, gezi rehberlerinin hangi dünya görüşünden hareketle kaleme alındıkları ya da ilgili bölgenin etnik, dini, kültürel ve siyasi yapısı hakkında ne tür ifadeler içerdikleri kuşkusuz önemli olmakla birlikte, bu durum, verdikleri bilgilerin doğruluğunu zedelememekteydi ya da oldukça sınırlı bir etkiye sahipti. Çünkü başta seyahat için gerekli belgeler, ulaşım araçları, seyahat süreleri, konaklama olanakları, tarihi eserler ya da coğrafi ve fiziki koşullar olmak üzere bir gezi için gerekli bilgiler yayıncının ve okuyucunun öznel dünyasından bağımsız olarak herkes için aynıydı.

Bununla birlikte gezi rehberlerinin kullanımıyla ilgili önemli bir sorun söz konusudur. Dönemin insanları tarafından gezi rehberlerinin ne ölçüde kullanıldığı diğer bir ifade ile Osmanlı Devleti’ni ziyaret etmek isteyen ancak ilgili bölge hakkında bilgi edinmek isteyen, yeterli donanıma sahip olmadığını düşünen ya da gezisini en iyi şartlarda yapmak isteyen yabancıların seyahatlerini planlar ve gerçekleştirirken gezi rehberlerini kıstas alıp almadıkları sorusu oldukça önemlidir. Bu sorunun cevabı dönemin kaynaklarında doğrudan ya da dolaylı olarak bulunabilir. Osmanlı Devleti’ndeki gezileri hakkında eser kaleme alan yabancıların, sıklıkla, kullandıkları gezi rehberlerinden bahsetmesi, bazı rehberleri önermeleri, bir konu hakkında bilgi verirken gezi rehberlerine atıf yapmaları ve kişisel gözlemleri ile rehberlerde yer alan ifadeleri karşılaştırmaları, gezi rehberlerinin raflarda kalmadığının göstergesi olarak kabul edilebilir.<sup>382</sup> Ancak bu kabul kısmen çıkarıma dayalıdır çünkü gezi rehberlerinden bahsetmeyen yazarlar da mevcuttur. Yine de, yazarların gezi rehberlerine atıf yapmaları okuyucularının da bu rehberlerin farkında olduğunu ve aynı metin üzerinden iletişime geçebileceklerini düşündüklerini göstermektedir. Aynı yolu Ahmet Rasim de izlemektedir. İstanbul sokaklarında biriken çöplere dair eleştirisini dile getirirken Ahmet Rasim, Baedeker rehberine atıfla şöyle demektedir: “Millet Bahçesi’nin arkasında “Süprüntü Dağı” isimli bir dağın keşfedildiğini ve Bedeker’in rehberine kaydedildiğini temizlik arabacıları söylüyorlar”.<sup>383</sup> Hem Ahmet Rasim hem de diğer yazarların gezi rehberine atıf yapması, kendileri ve okuyucuları açısından bu rehberlerin bir karşılığı olduğunun işaretidir.

Gezi rehberlerinin kullanıldıklarını gösteren daha güçlü bir kanıt ise bizzat rehberlerin kendileridir. Rehberler belirli aralıklarla güncellenmekte ve yeniden yayımlanmaktaydı. Örneğin, İstanbul’da uzun yıllardır tercümanlık yapmakta olan Demetrius Coufopoulos’un hazırladığı İstanbul rehberinin ikinci baskısının önsözünde, rehberin satış hızı ve turistler tarafından gördüğü ilgi, aradan

<sup>381</sup> **Handbook for Travellers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia, etc**, John Murray, Londra, 1895, s. 56-57; Georgeon da, 1912 tarihli bir Fransız rehberinde taşralı ya da toplumun alt sınıflarına mensup Türklerden olumlu ifadeler ile bahsedildiğini ancak İstanbul’da yaşayan Türklerin ve Ermenilerin rehberde olumsuz yargılarla değerlendirildiğini belirtmektedir. Bkz. Georgeon, a.g.e., s. 42-43.

<sup>382</sup> Paul Fesch, **Abdülhamid’in Son Günlerinde “İstanbul”**, (Çev. Erol Üyepazarcı), Pera Turizm ve Ticaret Aş, İstanbul, 1999, s. 4-23; Walter Andrew Whittle, **A Baptist Abroad or Travels and Adventures in Europe and all Bible Lands**, J.A. Hill and Co, New York, 1890, s. 287, 305, 308; Samuel S. Cox, **Orient Sunbeams or from the Porte to the Pyramids, by Way of Palestine**, G.P. Putnam’s Sons, New York, 1882, s. 387; Agness Greene Foster, **By The Way**, Events Publishing Company Chicago, 1903, s. 144; Knox, a.g.e., s. 260, 272; Ibanez, a.g.e., s. 9; Müller, a.g.e., s. 96.

<sup>383</sup> Ahmet Rasim, **Şehir Mektupları**, (Haz. Hande Çetin Ongun), Kapı Yayınları, İstanbul, 2013, s. 85.

geçen süre zarfında şehirde meydana gelen değişimle beraber yeni baskının gerekçesi olarak dile getirilmiştir.<sup>384</sup> Benzer bir biçimde, İngiliz yayınevi Macmillan tarafından 1901 yılında yayımlanan *Guide to Egypt and the Sudan Including a Description of the Route through Uganda and Mombasa* adlı rehber de 1908 yılına gelindiğinde beşinci baskısını gerçekleştirmiştir.<sup>385</sup> Rehberlere talep olması yayınevlerini bu eserleri yayımlamaya devam etmelerine neden olan temel sebeplerin başında gelmektedir. Talep arzı sürekli kalmıştır. Bu eserler kuşkusuz sadece turistler için hazırlanmamaktaydı. Ancak aralarında turistlerin de bulunduğu geniş bir okuyucu kitlesine hitap ettikleri doğru olmakla birlikte, hedef kitle içerisinde turistlerin diğerlerine oranla daha fazla yere sahip olmaları güçlü bir olasılıktır.

Gezi rehberlerinin seyahatleri öncesinde okuyucularına gerekli uyarılarda bulunup bulunmadığı ve gezilerini mümkün olan en iyi şekilde gerçekleştirmeleri için yeterli donanımı kazandırıp kazandırmadığı, rehberlerin benzer içeriklere sahip olduğu düşünüldüğünde tek bir rehberden hareketle dahi kolaylıkla cevaplanabilir. Devrin en önde gelen rehber yayıncılarından biri olan John Murray'ın *Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa, and the Troad* adlı bölgesel rehberinin incelenmesi, kullanıcıların rehberler aracılığı ile elde ettikleri içeriği somutlaştıracaktır.

İlk olarak 1871 yılında yayımlandığı anlaşılan bu rehber, ilerleyen on yıllarda yenilenerek tekrar yayımlanmıştır. Başlığının da işaret ettiği üzere rehber, doğrudan ilgili bölgelere seyahat edecek kişilerin ihtiyaç ve beklentileri dikkate alınarak hazırlanmıştır. Rehberin 1899 tarihli baskısının editörü Sir Charles William Wilson'du (1836-1905) ve bu rehber Avrupa'nın neredeyse tamamında ve İstanbul'da satılmaktaydı. İstanbul'daki satıcı şehrin Avrupalı kesimi olan Beyoğlu'ndaki Wick and Weiss idi. Wilson'un özgeçmişi rehberin uzman ellerde hazırlandığını göstermektedir. Wilson, Berlin Antlaşması (1878) uyarınca, Osmanlı Devleti'nin Doğu vilayetlerinde gerçekleştirmeyi taahhüt ettiği reformları gözetmek amacıyla, İngiltere tarafından oluşturulan askeri konsoloslukların başı olarak 1879-1882 yılları arasında Anadolu'da görev yapmıştı. Harita subayı olan Wilson, aynı zamanda İngiltere Filistin Araştırmaları Derneği'nin bir üyesi olarak Kutsal Toprakların incelenmesine katılmıştı.<sup>386</sup> Rehberin önsözünde belirtildiğine göre Wilson, kendi yaptığı seyahatlerden elde ettiği verilerin dışında Osmanlı Devleti'nde ikamet eden ya da son yıllarda bölgede bulunmuş olan kişilerin gözlemlerinden de faydalanmıştı. Rehberde yer alan haritaların hazırlanmasında ise İstanbul'daki Robert Koleji'nden bir profesör, Çanakkale'deki

<sup>384</sup> İngiliz yayınevi Adam and Charles Black tarafından yayımlanan rehberin ilk baskısı 1895 yılında, ikinci baskısı 1899 yılında, üçüncü baskısı ise 1902 yılında yapılmıştır. 1906 yılında üçüncü baskı tekrar yayımlanmıştır. Bkz. D.G. Coufopoulos, "Preface to Second Edition", *A Guide to Constantinople*, 4. Baskı, Londra, 1910.

<sup>385</sup> MacKenzie, a.g.e., s. 26.

<sup>386</sup> Uygur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s. 116-148; Benzer bir durum Baedeker rehberleri için de geçerlidir. 1876 tarihli Suriye ve Filistin rehberi "birçok oryantalist ve âlimin" katkılarıyla beraber bir Doğu Dilleri profesörü olan İsviçreli Albert Socin tarafından hazırlanmıştır. Bkz. *Baedeker's Palestine and Syria*, Karl Baedeker, Leipzig, 1876, s. V.

Amerikan konsolosu ve Bursa'daki İngiliz konsolos yardımcısı rol almıştı.<sup>387</sup> Görüldüğü üzere rehber, bir uzmanlar heyetinin imzasını taşımaktaydı. İnsanları rehber satın almaya iten de zaten bu görüntüyüdü.

İçerisinde yer alan çeşitli konulardaki reklamlarla birlikte 300 sayfaya yakın olan rehber, kapağındaki el kitabı ifadesinin işaret ettiği üzere rahatlıkla taşınabilir boyuttaydı. Rehber, üç ana bölümden oluşmaktaydı. Genel bilgilerin yer aldığı giriş bölümünü detaylı bir İstanbul anlatımı takip etmekte, bunun ardından İstanbul'dan çevre şehirlere yapılacak gezilerin yer aldığı bölüm gelmekteydi. Tren ve gemi seferleri, seyahat süreleri, pasaport ve gümrük işlemleri, yasaklı maddeler, posta ve telgraf hizmetleri, para ve ağırlık ölçüleri, döviz kuru, hicri takvim ve alaturka saat, Arapça sayılar, Türkçe dilbilgisi ve gündelik iletişim için kısa cümleler başta olmak üzere oldukça geniş bir anlatımın yer aldığı giriş bölümü; okuyucuya ihtiyaç duyacağı bilgilerin neredeyse tamamını sunmaktaydı. Rehberde yerel halk ve görevliler ile iletişimi kolaylaştırmak amacıyla yer verilen cümlelerden bir tanesi ise şöyleydi "Is there a khan here? Burada khân varme?".<sup>388</sup> Devletin tarihi, yönetim biçimi, askeri, idari, dini ve etnik yapısı da eserde yer alan başlıklar arasındaydı. Rehberin ne kadar teferruatlı olabildiği telgraf ağına dair verilen detaylarda son derece belirgindir. Osmanlı'ya gelecek bir yabancı, Latin alfabesi kullanılan telgraf şubelerinin hangi şehirlerde olduğunu ve kelime başına ne kadar ödeme yapması gerektiğini öğrenebilirdi.<sup>389</sup> Tüm bu bilgilerden hareketle bir turist için gerekli bilgilerin tamamına yakınının rehberde mevcut olduğu söylenebilir. Ancak yine de, gündelik hayatın farklı dinamiklerin rol oynadığı beklenmedik sorunlara ve sürprizlere kapıyı her zaman açık bırakma ihtimali dikkatten kaçırılmamalıdır.

Turistlerin gezilerini en uygun şartlarda ve en iyi donanıma sahip olarak gerçekleştirmelerini amaçlayan gezi rehberlerinin verdikleri tavsiyelerin bir kısmı herkes için geçerliydi. Kıyafet, para, tavsiye mektupları, gezi dönemi ve yerli halk ile iletişimde bulunurken dikkat edilmesi gerekenler hangi bölgede hangi şartlarda seyahat ederse etsin herkesin ihtiyaç duyacağı bilgilerdi. Rehberlere göre ziyaretçiler büyük miktarda nakit para yerine kimliklerini ibraz ederek kolaylıkla yerel para birimine çevirebilecekleri seyahat çeklerini kullanmalıydılar. Kâğıt paradan uzak durulmalı, bozuk para taşımaya özen göstermeliydiler.<sup>390</sup> Bu çeklerin nakde dönüştürülmeleri için adına düzenlendiği kişinin kimliğinin ibraz edilmesinin gerekli olması, turisti kayıp ya da çalıntı durumunda karşılaşılabileceği zarara karşı korumaktaydı. Mısır'dan Suriye ve Filistin'e gelecek olanlar ise Mısır

<sup>387</sup> **Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa, and the Troad**, John Murray, Londra, 1899, s. V-VI, Rehberlerin hazırlanma aşamasında askeri ve diplomatik görevlilerden de yararlanılmaktaydı. Yine editörlüğünü Wilson'un üstlendiği 1895 tarihli genel rehber kaleme alınırken, İngiliz askeri istihbarat dairesi, Wilson'un, daha önce Anadolu'da seyahat etmiş olan resmi görevlilerin notlarını incelemesine izin vermiştir. Bkz. **A Handbook for Travellers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia Etc.**, John Murray, Londra, 1895, s. VI.

<sup>388</sup> **Handbook for Travellers in Constantinople** ..., s. 31; Suriye ve Mısır için kaleme alınan rehberlerde ise nüfus yapısı göz önüne alınarak Türkçe yerine Arapça dil bilgisi ve sözcükler yer almaktaydı. Bkz. **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XCIX-CXII; **Baedeker's Egypt**, Karl Baedeker, Leipzig, 1908, s. CIX-CIXXXI.

<sup>389</sup> **Handbook for Travellers in Constantinople** ..., s. 7.

<sup>390</sup> **Handbook for Travellers in Constantinople**..., 1871, s. 27; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXVIII.

paralarının geçerli olmaması nedeniyle, ülkeden ayrılmadan önce paralarını İngiliz ya da Fransız para birimine çevirmeliydiler.<sup>391</sup>

Rehberlerin tavsiye verdikleri konular arasında kıyafetler önemli bir yer tutmaktaydı. Sıcak iklimi nedeniyle Suriye ve Filistin için açık renkli ve yünlü kıyafetler önerilmekte, koyu renkli kıyafetler ise konsolosluk ziyaretleri ya da dini ayinler gibi resmi niteliği olan durumlar için gerekli görülmekteydi. Ketan kıyafet ise önerilmemekteydi. Gezinin yaz aylarına uzaması halinde ise daha ince kumaşlar tercih edilmeliydi. Yünlü gömlekler soğuğa karşı, hafif ipekli gömlekler ise at sırtında tavsiye edilmekteydi. Gezi esnasında meydana gelecek yırtılma ya da sökülme durumunda kıyafetlerin onarılmalarının her zaman mümkün olmayacağı göz önünde bulundurularak terzilere gerekli uyarılar yapılmalıydı. Düğmeler ve dikişler sağlam olmalıydı.<sup>392</sup>

Thomas Cook acentesi tarafından 1907 yılında yayımlanan Suriye ve Filistin rehberinde erkeklere ve kadınlara yönelik kıyafet tavsiyeleri konuya daha bütüncül bakılmasını sağlayacaktır. Rehber, kadınlara ve erkeklere ayrı ayrı seslenmekteydi. Erkekler açık renk yünlü kumaştan takımlar, fanila kumaştan bir takım ve gerekli durumlarda giymek için de bir tane koyu renkli takım almalıydılar. Filistin’de frak gerekli değilken, Kahire’de seyahat edecek kişilerin valizlerinde kesinlikle yer almalıydı. Yünlü çoraplar, sağlam botlar, fanila kumaşından ya da pamuktan dikilme gömlekler, at binmek için uygun bir pantolon (riding trousers) ya da dizlik ve tozluk gerekli olan diğer malzemeler arasında yer almaktaydı. Yine hava şartlarından korunmak için yağmurluk, yeşil çizgili beyaz şemsiye, fötr şapka ya da başlık gerekliydi. Rehberine göre kadınlar yünlü elbise, bir ya da iki adet açık renkli kıyafet, hafif fakat sıcak tutan iç çamaşırının yanı sıra dayanıklı alpaka kumaşından ya da ipekten yapılmış etek, ipek ya da pamuklu bluzlar, tozdan korunmak için mont (dust cloak) ve mavi ya da yeşil peçe almalıydı.<sup>393</sup> Tozdan korunmak için tavsiye edilen mont ve peçe Suriye ve Filistin’in coğrafi yapısının bir yansımasıydı.

Rehberlerde giyilmesi önerilerin kıyafetlerin yanı sıra nelerin giyilmemesi gerektiği de belirtilmektedir. Yabancılara yerel kıyafetlerden uzak durmaları tavsiye edilmekteydi çünkü yerel dili bilmeyen yabancıların bu tarz kıyafetler ile oluşturacakları görüşleri ile dil bilgileri arasındaki zıtlık onları gülünç bir duruma düşebilirdi.<sup>394</sup> Ancak bu durumun, bireyin giydiği kıyafetin kimliğine dair önemli bir ipucu olmasından kaynaklanması da muhtemeldir. Nitekim aynı gezi rehberinde, festen (tarbûsh) uzak durulması belirtilirken, şapkanın günümüzde (1894) Arabistan’da (Arabia) Avrupalının üstün itibarının bir simgesi olarak tanındığı bilgisi yer almaktadır.<sup>395</sup>

<sup>391</sup> **Cook’s Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1907, s. 3.

<sup>392</sup> **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 23-24; **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXV-XXVI.

<sup>393</sup> **Cook’s Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1907, s. 4.

<sup>394</sup> **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXV.

<sup>395</sup> **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXVI; **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, Londra, 1906, s. XXI.

Ziyaretçi güneşten ve yağmurdan korunmak için şemsiye, şapka ve su geçirmez mont almalıydı. Gezilerin genellikle at üstünde yapıldığı ve özellikle de tarihi eserler incelenirken turistlerin yürümek zorunda oldukları dikkate alındığında dayanıklı bot, ayakkabı ve yün çoraplar önem kazanmaktaydı. Bunun yanı sıra bu tür bir seyahatin ziyaretçinin sağlık durumu ve kuvvetine de bağlı olduğu hatırlatılmaktadır. Ancak demiryolu ağı geliştikçe ve araba kullanımı artıkça geziler daha da kolaylaşmıştır. Bunlara ek, Osmanlı Devleti'nde alaturka ve alafranga olarak iki tür saat uygulaması arasındaki farkın gözden kaçırılmaması için çift göstergeli saatler tavsiye edilmekteydi. Böylece ziyaretçi gün içerisinde hem alaturka hem de alafranga olarak saatin kaç olduğunu bilebilirdi.<sup>396</sup> Saat seçiminde saatlerin kurmalı ya da anahtarsız olmalarına dikkat edilmeliydi çünkü anahtarların kaybolması halinde yenilerini temin etmek mümkün olmayabilirdi. Yine değerli saatlerin seyahat esnasında kullanılmaması tavsiye edilmekteydi.<sup>397</sup> Yerel halk ile iletişimi kolaylaştırmak için ise hediye kullanılabilirdi; özellikle araştırma gezisi yapanlar için saat, silah ve ucuza mal olacak olan makas, bıçak, iğne ve iplik uygun birer hediyeydi.<sup>398</sup>

Daha önce de değinildiği üzere turistlerin yolculukları öncesinde yaptıkları hazırlıklar birkaç etkene göre değişmekteydi. Ulaşım ve konaklama alt yapısının geliştiği ve ziyaretçinin ihtiyaç duyacağı her türlü malzeme ve desteğe kısa sürede ulaşmasının mümkün olduğu yerler için basit bir hazırlık yeterli olabilirdi. Başta Kahire, İskenderiye, Kudüs, İzmir ve İstanbul gibi yerleşim yerlerinde ihtiyaçlarını karşılayacak dükkânlar bulunmaktaydı. Gezi rehberlerinin İstanbul ile ilgili bölümlerinin özel bir hazırlık önerisinde bulunmaması da bununla ilgili olmalıdır. Yine seyahat acenteleri ve tercümanların çölde konaklamak için gerekli çadırlar, gıda malzemeleri, ulaşım ve nakil vasıtaları, hizmetkârlar ve silahlı korumalar dâhil her türlü araç ve gereci ücret karşılığında temin etmeleri Mısır, Filistin ve Suriye'de seyahat edecek turistler için seyahat hazırlığını oldukça sınırlamaktaydı. Bir başka ifade ile en fazla ziyaretçi çeken, ulaşım ve konaklama altyapısının geliştiği Mısır, Kutsal Topraklar, Suriye ve İstanbul için herhangi bir ciddi ön hazırlık gerekli değildi.

Turistler fotoğraf makinesi, dürbün ya da pusula gibi ihtiyaç duyacaklarını düşündükleri malzemeleri alabilirlerdi ancak bunlar gezinin sağlıklı geçmesi açısından mutlak bir gereklilik değildi. Bunun ana nedeni, coğrafyanın farklı ihtiyaçlara yol açmasıydı. Bölgesel özellikler farklı gereklilikleri ve önlemleri beraberinde getirmekteydi. Şehir merkezleri için gerekli olmayan silahlar Anadolu'da ya da Suriye'de yapılacak bir yolculukta hayati öneme sahip olabilirdi. Özellikle Kutsal Topraklar ve Suriye'nin bir kısmında da, yerel kabilelerin olası saldırıları kimi zaman ziyaretçileri

<sup>396</sup> **Handbook for Travellers in Constantinople...**, John Murray, Londra, 1871, s. IX, 40; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXV-XXVI; **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1907, s. V; 1907 yılında İstanbul'a gelen İspanyol yazar ve devlet adamı Vicente Blasco Ibanez de, gezgin için İstanbul'da iki sır olduğunu söylemektedir: para ve saat. Ibanez'e göre, alaturka ve alafranga saat arasındaki farklılık tren ve vapur seferlerinin kaçırılmasına yol açabilirdi. Bkz. Ibanez, a.g.e., s. 24-25.

<sup>397</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXVI.

<sup>398</sup> **Baedeker's Palestine...**, s. XXVI.

konforun ikinci plana itilmesine neden olan tehlikelerle karşı karşıya bırakılmaktaydı.<sup>399</sup> Bundan dolayı, gezi rehberleri bir acente ya da tercümanın sağlayacağı güvenlik şemsiyesine ya da yolculuğu için gerekli malzemelere ve desteğe gerektiği anda ulaşabilme şansına sahip olmayan bireylere kendi kendilerine yetecek bir donanımla yola çıkmalarını tavsiye etmekteydi. Rehberlere göre yabancının ihtiyaç duyabileceği malzemelerden bazıları şunlardı: konaklama durumuna göre su geçirmez çadır, uyku tulumu, yağmurluk, cibinlik, silah, metalden ya da deriden içme kabı, cep şişesi, çakı, tirbuşon, yazı materyalleri, dürbün, termos, pusula, termometre, barometre, kemer, sicim, güneşten korunmak için gözlük, iğne, iplik, mezura ve düğme. Yine aydınlatma için magnezyum şeridi ve meşale ve Türk eyerine alışkın olmayanlar için İngiliz eyeri. Kadınlar için de kadınlara özgü eyer.<sup>400</sup>

İlaçlar ise ayrı bir kalem teşkil etmekte ve yerel ilaçların kullanılmaması tavsiye edilmekteydi. Baedeker'in 1894 tarihli Suriye ve Filistin rehberi, gezi esnasında karşılaşılabilecek sağlık sorunları ve tedavileri için alınması gereken ilaçlar ve yapılması gereken uygulamaları içermekteydi. Rehberde önemli kasabalarda bulunabilecek sağlık görevlilerinin isimleri mevcuttur. İlaçlar Avrupa'dan getirilmeli ve bir doktorun gözetiminde hazırlanmalıydı. Güneş çarpması yaygın karşılaşılan bir durum olması nedeniyle baş ve boyun korunmalıydı. Ziyaretçi harabeleri gezerken ya da inceleme yaparken yaralanabilir ve bitkin düşebilirdi. Soğuktan ve ıslak alanlarda kamp yapmaktan kaçınılmalı ve olgunlaşmamış meyveler yenilmemeliydi. Aksi durumda ateş, ishal ve dizanteri tehlikesi söz konusu olabilirdi. Bu hastalıkların baş göstermesi halinde diyet ve ilaç tedavisinin yanı sıra hava değişimi tavsiye edilmekteydi. Gözlerin, sıcaktan ve soğuktan korunması için gözlük kullanılmalıydı. Ziyaretçi, yanına en azından şu ilaçları almalıydı: ateş için kinin tabletleri ya da muadili bir ilaç; kronik kabızlık için müshil ilaçları, sarı sabır ilacı ya da benzer bir ilaç; kabızlık için alomel, özellikle kapsül halinde; ishal ya da dizanteri için ilk önce müshil sonra hap olarak afyon; göz iltihabı için göz yıkama solüsyonu ve damlatmak için cam çubuk; bitkinlik için Hoffmann damlası (Hoffmann's drops); böcek sokması için amonyak; yaralanma ve burkulmalar için anti septik sargı bezi, süblime tablet; dezenfekte etmek için iyodoform ve kolodyum.<sup>401</sup>

Böyle detaylı bir hazırlık ancak bireylerin bunlara ihtiyaç duyacakları ya da istedikleri anda ulaşamayacakları yerleşim yerlerinin çoğunlukta olduğu bölgelerde seyahat etmeleri halinde gerekliydi. İstanbul, İzmir ya da Kudüs'te gerekli sağlık merkezleri ve alışveriş yapılabilecek dükkânlar mevcuttu. Bundan dolayı eserlerinde ilaç, termometre, barometre, pusula, harita ya da silah hakkında bilgiler bulunan kişilerin genellikle iç bölgelerde, yerleşim yerlerinin az olduğu yerlerde seyahat eden ya da uzun yolculuklara çıkan kişiler olmaları anlamlıdır.<sup>402</sup>

<sup>399</sup> Bir örnek için bkz. **St. James Gazette**, 25 Nisan 1893; BOA, BEO, 206, 15427 (7 Zilkaade 1310/23 Mayıs 1893).

<sup>400</sup> **Handbook for Travellers in Constantinople...**, 1871, s. 11-16; **Handbook for Travellers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia, Etc...**s. 10-13, 17; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXV-XXVII, XXXIII; **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1907, s. 4.

<sup>401</sup> **Baedeker's Palestine...**, s. XXVI-XXVII; Diğer rehberlerdeki ilaç tavsiyeleri için bkz. **Handbook for Travellers in Asia Minor, Transcaucasia...** s. 5; **Cook's Tourists' Handbook...**s. 4.

<sup>402</sup> Burnaby, a.g.e., s. 49, 90, 154; Stevens, a.g.e., s. 189, 211, 358; Allen ve Sachtleben, a.g.e., s. 8, 70,14; Sykes, a.g.e., s. 6, 52, 85, 71, 106.



Rehberler; ziyaretçileri, sadece maddi açıdan hazırlamamaktaydı. Gezileri süresince nasıl davranmaları ve yerel halk ile temaslarında nelere dikkat etmeleri gerektiği konusunda okurlarına sundukları bilgiler, zihni bir hazırlık sürecinin alt yapısını oluşturmaktaydı. Rehberler, Doğu ve Batı arasındaki farklılıklara işaret eder. Buna göre, Doğu, Batılı ziyaretçinin ülkesinden farklıydı, kendisi medeni dünyadan gelen bir birey olarak Doğu'ya adım atmıştı. Turist, mensubu olduğu modern dünyanın gerisinde kalmış bir coğrafyada seyahat etmekteydi; Doğu'ya adım attığında artık “yarı barbar” bir dünya ile çevriliydi. Avrupa'da olması mümkün olmayan şeylerin Doğu'da meydana gelme ihtimali nedeniyle ziyaretçi seyahatini ancak yaklaşık olarak planlayabilirdi. Avrupa'da ise tam tersi bir durum geçerliydi: dakiklik. Yine ziyaretçi Avrupa'nın herhangi bir şehrinde ya da kasabasında kendisini evinde hissetmekte, orada yaşayanlar ile ortak bir dünyaya ait olarak aynı dili konuşabilmekteydi. Rehberler, Avrupa kıtasını ülke, milliyet, din ya da mezhep farkı olmaksızın bir bütün olarak değerlendirmekteydi.<sup>403</sup> Bununla birlikte bazı rehberlerde bu ton daha yoğunken bazılarında daha silikti.<sup>404</sup>

Doğu'yu bu kalıp içerisinde ele alma eğilimi ve yerel davranış kalıplarına ilişkin uyarılar, yerel halk ile temasa geçerken dikkat edilmesi gereken hususlarda da görülebilir. Ziyaretçi, Müslüman bir ev sahibi ile sohbet ederken asla aceleci davranmamalı, konuşmanın temposunu ev sahibinin belirlemesine izin vermeliydi. Bunun nedeni ise seyahatnamelerde de sürekli yinlendiği üzere “Doğu'da zamana değer verilmemesi”ydi.<sup>405</sup> Bedeviler tarafından kahve ikram edildiğinde ise, büyük bir hakaret olarak algılanacağı için kahve asla geri çevrilmemeli ve kahve bittiğinde fincan kendisinden alınmaya kadar elde tutulmalıydı. Ziyaretçi, konuk olduğu evin hanımına dair soru sormamalı, sokaktaki kadınlara bakmamalı, çok fazla şüpheli ya da kendini beğenmiş bir görüntü çizmemeye özen göstermeliydi.<sup>406</sup> Camileri ziyaret ederken dikkatli olmalı, ayakkabılarını çıkarmalı ve Kuran'a dokunmamalıydı. Aksi takdirde fanatizme, Müslüman bağnazlığının hedefi olabilirdi.<sup>407</sup>

Görüldüğü üzere birey, en azından kâğıt üzerinde, gezi rehberlerinin vermiş olduğu listeyi dikkate aldığı anda gezi için yeterli donanıma sahip olmaktadır. Rehberde bulunan tavsiyelerin ziyaretçi açısından önemli bir avantajı nelere ihtiyaç duyabileceğinden hareketle nelere ihtiyaç duymayacağını tespit etmesine ve kendi seyahat bölgesi, gezinin türü, süresi ve hedefi çerçevesinde valizini hazırlamasına olanak sağlamasıydı. Bu açıdan rehberler önemli bir ölçüt ve başvuru kaynağıydı. Bununla birlikte, gezi rehberlerinin verdikleri tavsiyelerin tüm ihtiyaçlar ve olasılıklar dikkate alınarak hazırlanması gündelik hayatı ne ölçüde yansıttıkları ve uygulanıp uygulanmadıkları

<sup>403</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 1-2; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. IX; **Handbook for Travellers in Constantinople...**, s. 30-35; **Cook's Tourists' Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook and Son, Londra, 1876, s. 1,2; **Cook's Tourists' Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook and Son, Londra, 1907, s. 2.

<sup>404</sup> **Handbook for Travellers in...**, 1871, s. 30-35; Georgeon, a.g.e., s. 42-43.

<sup>405</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 36-37; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XLII-XLIII; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, s. XXVII-XXVIII.

<sup>406</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 36-37; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XLII, XLIII.

<sup>407</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 34; **Cook's Tourists'...**, s. 28.

sorusunu gündeme getirmektedir. Her şeyden önce seyahat hazırlığına yönelik malzeme listesi kâğıt üzerindeydi. Turistlerin yaptıkları hazırlıklar ve beraberlerinde getirdikleri malzemeler gezi rehberleri ile sınırlı olmak ya da onların tamamını kapsamak zorunda değildi. Yine rehberler ziyaretçilerin genel olarak ihtiyaç duyacakları düşünülen şeylerin bir listesini sunmalarından dolayı kişisel yansıtmaktan uzaktı. Verilen tüm malzemelerin bir kişi ya da grup tarafından tedarik edilip gezinin bu kapsamda gerçekleştirilip gerçekleştirilemeyeceği de diğer önemli bir sorudur.

Bu sorulara tatmin edici bir cevap vermek, gezi rehberlerinin verdikleri tavsiyelerin, gündelik yaşama ne derece yansıdığını, ilgili bölgelerde seyahat eden yabancıların bu listeleri ne oranda dikkate aldıklarını ortaya koymak oldukça güçtür. Bunun temel nedeni hem seyahatnamelerde hem de Osmanlı belgelerinde satır aralarında verilen bilgilerin dışında çoğunlukla detaylı bir anlatımın bulunmamasıdır. Bundan dolayı kaynaklara yansıyanlar turistlerin gezileri esnasında kullandıkları eşyaların kısmi bir dökümüdür. Arşiv kaynakları turistlerin giydikleri kıyafetler, seyahat çantaları, taşıdıkları paralar, ilaçlar, silahlar, çadırlar ve gezi rehberleri başta olmak üzere üzerlerinde neler buldukları ve hangi malzemeler ile seyahat ettikleri konusunda çoğunlukla bilgi vermemektedirler. Osmanlı belgelerinde ve hatıratlarda yabancıların taşıdıkları malzemelere ilişkin bilgilerin sınırlı olması nedeniyle başvurulacak en önemli kaynak seyahatnamelerdir. Yazarların seyahatlerine başlamadan önce nasıl bir hazırlık evresi geçirdikleri ve harita, termometre, fotoğraf makinesi, silah ya da ilaçların dışında Osmanlı topraklarında buldukları süre zarfında kullandıkları malzemelere dair detaylı bir anlatımda bulunmamaları da ziyaretçilerin seyahatlerine hangi ölçütleri dikkate alarak hazırlandıklarını ortaya koymayı güçleştirmektedir. Bunlara ek olarak, seyahatnameler turistin hangi malzemeleri ülkesinden getirdiğini hangilerini Osmanlı şehirlerinde tedarik ettiğini net bir biçimde ortaya koymamaktadır. Örneğin, Londra'dan ayrılmadan önce sadece kıyafet, tüfek, fişek ve ilaç aldığını belirten Fred Burnaby, Anadolu seyahati sırasında dönemin önde gelen harita yayıncılarından Alman Heinrich Kiepert'in Anadolu haritasının yanı sıra bir termometre kullandığını ifade etmektedir.<sup>408</sup> Benzer bir biçimde, bisiklet ile Asya turuna çıkan Thomas Gaskell Allen ve William Lewis Sachtleben'in gezi notlarında tabanca, fotoğraf makinesi, harita, termometre ve Amerikan bayrağına değinilmekle beraber "evden getirdikleri" Amerikan bayrağının dışında geri kalan malzemelerin tedarik edildiği mekân belirsizliğini korumaktadır.<sup>409</sup> Yine Allen ve Sachtleben'in notları, yabancıların gezileri esnasında ihtiyaç duydukları malzemeleri Osmanlı şehirlerinden tedarik ettiklerinin örneğini sunmaktadır. İki Amerikalı, Ağrı Dağı'na tırmanmak üzere kullandıkları dağcı sopası, çivili ayakkabı ve halat başta olmak üzere gerekli malzemeleri Bayezid'den satın almıştı.<sup>410</sup> Bu durum diğer seyahatnamelerde de sıklıkla karşılaşılan olağan bir durumdu. Nitekim E.J. Davis ve seyahat grubu ihtiyaçlarını pazarlarda, hanlarda ya da misafirleri oldukları ev sahiplerinden karşılamaktaydı.<sup>411</sup>

<sup>408</sup> Burnaby, a.g.e., s. 33, 49, 224.

<sup>409</sup> Allen ve Sachtleben, a.g.e., s. 8, 14, 69, 70.

<sup>410</sup> Allen ve Sachtleben, a.g.e., s. 49, 52.

<sup>411</sup> Davis, a.g.e., s. 69, 95, 103.

Seyahatnameler, arşiv kayıtları ve hatıratlardan hareketle ziyaretçilerin kullandıkları malzemeler arasında en azından şunlar bulunmaktaydı: gezi rehberi, harita, dürbün, fotoğraf makinesi, termometre, barometre, ilaç ve silah. Osmanlı belgelerinde de sıklıkla yabancıların taşıdıkları fotoğraf makinelerine değinilmesi turistlerin seyahate çıkmadan önce aldıkları eşyalar arasında fotoğraf makinelerinin olduğunu doğrulamaktadır. Örneğin, Zâptiye Nezâretinin selamlık merasimini izlemek üzere gelecek olan Amerikalı turistlere dair 21 Nisan 1892 tarihli yazısında Amerikalıların, fotoğraf makinesi taşıdıkları ve fark edilmeden fotoğraf çektikleri belirtilmekteydi. Bundan dolayı, Amerikalıların “selamlık resm-i âlîsinin dahi gizlice resmini almaları melhûz olduğundan”, fotoğraf makinelerini kendilerini Yıldız Sarayı’na getiren arabalarda bırakmaları uygun bir dille ifade edilmeliydi.<sup>412</sup> Yine, yürüyerek dünya turuna çıkan bir vatandaşı için başvuruda bulunan Alman Elçiliği “muhâza-i nefis için taşıdığı revolver ile menâzir-i lâtifeyi almak üzere beraberinde bulunan fotoğraf makinesi” nedeniyle kendisine zorluk çıkarılmamasını talep etmiştir.<sup>413</sup> Osmanlı Devleti’nin son yıllarındaki İstanbul yaşamına dair hatıralarını yayımlayan Sermet Muhtar Alus da (1887-1952), transatlantik tipi gemilerle İstanbul’a gelen turistlerin gemilerden inerken “hepsinin boynunda dürbün, fotoğraf çantası, ellerinde Baedeker, Meyer, Joanne rehberleri” olduğunu belirtmektedir.<sup>414</sup> Thomas Stevens’in çantasında ise, tabanca, harita, ilaç ve teleskopik kalem kutusu bulunmaktaydı.<sup>415</sup>

Yüzyıl ortasından bir örnek olmakla birlikte, bir sırt çantası ile 1849 yılında İstanbul’a gelen Albert Richard Smith çantasının fiziksel özellikleri dâhil olmak üzere seyahati için yanına aldığı malzemelere dair detaylı bir anlatım sunmaktadır. Bu anlatım bir turistin seyahat çantasına dair kısmen de olsa fikir verebilir. Smith’in bir eyerciden satın aldığı ve tüm malzemeleri içerisine koyduğu çantasının ebatları şöyleydi: yükseklik 31 cm, en 33 cm ve derinlik 10 cm. Smith çantasına ek olarak bir de torba kullanılmaktaydı. Çantaya bir bölüm daha eklenmişti ve buradaki bölümlerden bir tanesinde ispirto ocağı ya da sıcak su konulabilecek bir kavanoz bulunmaktaydı. Seyahatine ince bir ayakkabı ile başlayan Smith, giydiği mavi bluz ve fôtr şapkadan başka ince ve siyah renk yünden yapılmış ceket, yelek ve pantolon almıştı. Smith’in gece davetleri için yanına aldığı takım elbisenin yanı sıra sırt çantasında; özel günlerde kullanılmak üzere dördü renkli biri beyaz toplam beş gömlek, siyah ipekten iki adet kravat, dört cep mendili, dört çift yün çorap, bir çift Fransız botu, tarak ve fırça bulunmaktaydı. Bunların yanı sıra çantada sabun, sünger, tırnak ve diş fırçalarının yer aldığı bir kutu ile içinde iğne, iplik, makas ve düğme bulunan bir dikiş kutusu bulunmaktaydı. Smith yanına Seidlitz pudrası, afyon tentürü ve Brokedon sodası almıştı. Çantada yara bandı, çelik kalem, yazı takımı ve kâğıt, ip, kibrit, suluboya, not defteri de vardı. Rehber kitap, harita, resim defteri ve bıçak da alan Smith nakit para yerine seyahat çeki taşımaktaydı.<sup>416</sup>

<sup>412</sup> BOA, Y.PRK.ZB, 10,10 (23 Ramazan 1309/21 Nisan 1892).

<sup>413</sup> BOA, DH. MKT, 2509, 5 (24 Rabiülevvel 1319/11 Temmuz 1901); Benzer örnekler için bkz. DH. MKT, 898, 85(2 Şaban 1322/12 Ekim 1904).

<sup>414</sup> Sermet Muhtar Alus, “İstanbul’da Seyyahlar”, **Akşam**, 21 Mart 1951.

<sup>415</sup> Stevens, a.g.e., s. 95, 189, 281, 430.

<sup>416</sup> Smith, a.g.e., s. 204-205.

## 2.5. Makinenin Buharı ve İnsanın Adımı: Osmanlı Devleti'ne Giden Yollar

XIX. yüzyılda ulaşım alanında görülen en önemli yenilik buhar enerjisinin kullanılması ile deniz ve kara yolculuklarının kısa sürelerde büyük bir dakiklikle gerçekleştirilmeye başlanmasıdır. Seyahat süreleri haftalar yerine günlerle hesaplanırken teknolojik gelişmeler her geçen gün bunu daha da kısaltmaktaydı. Buharlı gemiler ve trenler hızları, taşıma kapasiteleri ve sundukları konforun yanı sıra yüzlerce farklı güzergâhta birbirine eklenmiş bağlantılı yolculukların mümkün olduğu çağı başlatmıştı. İstanbul'a gitmek isteyen bir Amerikalı, Marsilya'dan yola çıkacak geminin ya da Paris'ten hareket edecek trenin hareket günü ve saatini dikkate alarak Atlantik seyahatini planlayabilirdi. Bunun yanı sıra buharlı gemi ve tren seferlerinin sayısı ve kapsadıkları alanın genişliği insanlara onlarca alternatif güzergâh ve bağlantı sunarak büyük bir hareket özgürlüğü kazandırmıştı.

Osmanlı Devleti'ne gelen yabancıların büyük bir çoğunluğunun kullandığı seyahat araçları da dönem ile uyumlu olarak buharlı gemiler ve trenlerdi. Ancak sınırlı sayıda da olsa, bisiklet ve otomobilin kullanıldığı örnekler vardı. Osmanlılar tarafından "şeytanarabası" olarak da adlandırılan ve yüzyılın son çeyreğinde kullanımı giderek yaygınlaşan bisiklet ile seyahat eden kişilerden bazılarının isimleri ve geldikleri tarihler şöyledir; Thomas Stevens 1885, Thomas Gaskell Allen ve William Lewis Sachtleben 1891, Frank Lenz 1894. Thomas Stevens dünya yolculuğuna devam etmek üzere İstanbul'dan ayrılmadan önce hakkında *Tarık* gazetesinde çıkan haberde muhabirler, Amerikalı Stevens "tekerlekleri ayakla çevirilen (velosiped) nam arabaya râkiben" San Francisco'dan yola çıktığını, İngiltere ve Avrupa yolculuğunun ardından İstanbul'a geldiğini önceki sayılarında okurlarına aktarmıştı. Haberde, Stevens'in 10 Ağustos pazartesi günü Üsküdar'dan hareket ederek seyahatine devam edeceği ve başlangıç noktası olan San Francisco'da dünya turunu tamamlayacağı ifade edilmekteydi. Gazeteye göre Stevens'in Rusya yerine İran'ı tercih etmesinin nedeni Rus memurlar tarafından engellenmesi ve seyahatinin ertelenmesine karşı alınmış bir önlemdi.<sup>417</sup> İstanbul gazetelerinin Stevens'in hareket noktası ve gününe dair verdikleri bilgiler tanıdıkları tarafından uyarılmasına yol açmıştır. Bu kişilerin temel kaygısı, Stevens'in Üsküdar'dan yaklaşık olarak 50 kilometre mesafede bulunan Mahmud Pehlivan adlı bir çete liderinin, bağlantıları aracılığıyla gazete yazılarından haberdar olması ve Stevens'i soymaya teşebbüs edebileceği ihtimaliydi. Tek başına seyahat eden bir yabancı hem dolgun hem de kolay bir av olabilirdi. Bundan dolayı Stevens "aslanın ağzına doğrudan gitmekten kaçınması" yönündeki ikazları dikkate alarak kara yolculuğuna Üsküdar yerine, gemi ile ulaştığı İzmit'ten başlamıştır.<sup>418</sup> Yine, Thomas Gaskell Allen ve William Lewis Sachtleben'i Ankara'da akşam yemeğine davet eden Osman Bey adındaki

<sup>417</sup> "Velosiped ile Devr-i Âlem", *Tarık*, 6 Ağustos 1885, s. 2; Stevens, seyahatnamesinde haberin resmi gazetede çıktığını ifade etmesine karşın söz konusu gazete *Tarık*'di. Bkz. Stevens, a.g.e., s. 249; 1897 yılında İzmir'e gelen Baron Rothschild ve bir Amerikalı bir çiftin dair *İkdam*'da çıkan haberde Baron Rothschild'in cuma günü şehirden ayrıldığı, Amerikalı çiftin ise tren ile Ayasoluk'u ziyaret ettiği belirtilmekteydi. Bkz. "Seyyâhîn", *İkdam*, 4 Şubat 1897, s. 2.

<sup>418</sup> Stevens, a.g.e., s. 250- 257.

ziraat müfettişi, ikilinin yola çıktıklarını İstanbul gazetelerinden öğrenmiş ve kendileriyle tanışmak istemişti.<sup>419</sup>

Bireylerin yanı sıra bisiklet kulüpleri de Osmanlı topraklarını seyahat programlarına dâhil etmişti. Viyana'daki bisiklet kulüplerinden bazıları 12 Mayıs-9 Haziran 1895 tarihleri arasında Belgrad, Niş, Sofya, Filibe, Varna ve İstanbul'u kapsayan bir gezi planlamışlar ancak gezi "min-gayri me'mûl zuhûr iden ba'zı müşkilât" nedeniyle ertelenmiştir.<sup>420</sup> 1912 yılında ise Macaristan Otomobil Kulübü tarafından Budapeşte'den İstanbul'a bir yarışma düzenlemiştir. Kafile, 19 otomobil, 18 kadın ve 52 erkekten oluşmaktaydı.<sup>421</sup>

Bisiklet ve otomobilin yanı sıra gezilerini herhangi bir ulaşım aracı kullanmadan sadece yürüyerek gerçekleştiren yabancılara dair örnekler de hem resmi yazışmalarda hem de basında tesadüf etmek mümkündür.<sup>422</sup> Yürüyerek dünya turuna çıkmış kişilere dair haberler de *Servet-i Fünûn*'un sayfalarında yer almaktaydı.<sup>423</sup> Bu kişilerin kimlikleri, yaşları, fiziksel özellikleri, bildikleri diller, güzergâhları, İstanbul hakkındaki fikirleri ve özellikle de Batılı gözlemciler tarafından sıklıkla övgü konusu edilen Osmanlıların misafirperverliği yer verilen konular arasındaydı. Örneğin, yürüyerek dünya turu yapmak amacıyla Avusturya-Macaristan'dan 30 Nisan 1905 günü yola çıkan Macar Emanuel Lako, Sırbistan, Karadağ, İtalya, Yunanistan ve Cezayir-i Bahr-i Sefid'in ardından geldiği Anadolu vilayetlerinin büyük bir kısmında, haberin yapıldığı 9 Temmuz 1908 tarihine kadar 11.246 kilometre kat etmişti. Seyahati sırasında Lako, "memâlik-i şâhânenin her tarafında uğradığı yerlerde muâvenet ve teshîlât görmüş, Osmanlıların misafirperverliğini fevkalâde takdir ve istihsân etmekte bulunmuştur". Lako, gezdiği yerlerde fotoğraf çekmekte ve bölge hakkında bilgiler toplayarak seyahatnamesini yazmaktaydı.<sup>424</sup> Bu kişilerin resimleri de dergide yer almaktaydı. Paris'ten yola çıkan Mösyö Jilber'in fotoğrafı derginin Halep'teki muhabiri tarafından İstanbul'a gönderilmişti. Resmin basıldığı tarihte Bağdat'ta olan Jilber, seyahatini dört yıl sonra Paris'te tamamlayacaktı.<sup>425</sup>

<sup>419</sup> Thomas Gaskell Allen ve William Lewis Sachtleben, a.g.e. ,s. 13.

<sup>420</sup> BOA, Y.A,HUS, 325,133 (28 Şevval 1312/24 Nisan 1895); BOA, Y.A,HUS, 327, 46 (12 Zilkaade 1312/7 Mayıs 1895).

<sup>421</sup> BOA, DH. MTV, 25, 67 (20 Recep 1330/5 Temmuz 1912);1905 yılında ise İstanbul'daki İngiliz elçiliği, otomobili ile Sırbistan ve Bulgaristan'da yaptığı gezinin ardından Osmanlı'ya gelecek olan bir vatandaşına, ülkeye giriş esnasında gerekli kolaylığın gösterilmesini Osmanlı hükümetinden talep etmiştir. Bkz. BOA, DH. MKT, 995,57 (7 Cemaziyelevvel 1323/10 Temmuz 1905).

<sup>422</sup> "Rus Seyyahı Mösyö Bernof ve İdarehanemizi Ziyareti", *Servet-i Fünûn*, 3 Temmuz 1896, s. 367-369; Yürüyerek çıktıkları dünya turu kapsamında İstanbul'a gelen iki Hollandalıya ilişkin haber için bkz. *The Levant Herald and Eastern Express*, 1 Eylül 1906, s. 428; Yürüyerek dünya turuna çıkan bir Alman için bkz. BOA, DH. MKT, 2509, 5 (24 Rabiülevvel 1319/11 Temmuz 1901); Albert Brochart adlı profesyonel yürüyüşçü ise Paris-Viyana-İstanbul güzergâhında çift yönlü olarak toplam 6,784 kilometre kat etmiştir. Brochart, yolculuğunu 183 günde tamamlamıştır. Bkz. *Doğu'nun Merkezine Seyahat...*, s. 218.

<sup>423</sup> Yürüyerek dünya turuna çıkan iki Hollandalı 1906 yılı kasım ayında İstanbul'a gelmişti. Bkz. *The Levant Herald and Eastern Express*, 1 Eylül 1906, s. 428.

<sup>424</sup> "Bir Macar Seyyâh", *Servet-i Fünûn*, 9 Temmuz 1908, s. 221; Benzer bir biçimde yürüyerek dünya turuna çıkan bir Rus seyyahının *Servet-i Fünûn*'u ziyareti, kendisi ve yolculuğu hakkında bilgi için bkz. "Rus Seyyâhı Mösyö Bernof ve İdarehanemizi Ziyareti", *Servet-i Fünûn*, 3 Temmuz 1896, s. 267; Beylerbeyi Sarayı'nı ziyaret eden 15 kişiye dair haber için bkz. "Mevâdd-ı Muhtelif", *Servet-i Fünûn*, 25 Mart 1898, s. 21-22.

<sup>425</sup> "Seyyâh Jilber", *Servet-i Fünûn*, 26 Şubat 1896, s. 392.

Ancak tüm bunlar yeni ulaşım araçlarının yakın gelecekte meydana getireceği değişimleri işaret etmelerinin dışında güncel herhangi bir etkisi olmayan örneklerdi. Bundan dolayı Osmanlı Devleti'ni ziyaret eden turistlerin kullandıkları ulaşım araçlarını, istisnalar dışında, yüz milyonlarca insanı istedikleri yerlere ulaştıran buharlı gemiler ve trenler olarak kabul etmek gerekmektedir.

Avrupa'nın neredeyse bütün önemli limanlarından Osmanlı şehirlerine doğrudan ya da bağlantılı gemi seferleri gerçekleştirilmekteydi. Osmanlı'ya yolcu taşıyan gemilerin en önemli hareket noktaları arasında İngiltere'de Liverpool ve Southampton, Fransa'da Marsilya, İtalya'da Brindisi, Avusturya-Macaristan'da Trieste, Rusya'da Odesa ve Sivastopol limanları yer almaktaydı. İstanbul ve diğer Osmanlı şehirlerine Tuna Nehri'ni kullanarak ulaşmak da mümkündü ancak kış aylarında sis ve buz, yaz aylarında ise su seviyesinin düşüklüğü ve sivrisedenlerin varlığı nehir ulaşımını güçleştirmekteydi. Bununla birlikte kara ile bağlantının kısmen de olsa korunması yolcuya açık denizde elde edemeyeceği bir deneyim imkânı sunmaktaydı.<sup>426</sup>

Turistlerin kullandıkları gemilerin teknik özellikleri büyük ölçüde dönem ile uyumluydu. Bu dönemde buharlı gemiler saatte yaklaşık olarak 20 deniz mili (37 kilometre) hıza ulaşabilmekteydiler ve Atlas Okyanusu'nu en kısa sürede geçen yolcu gemisine verilen mavi kurdelenin sürekli el değiştirmesinin de gösterdiği üzere daha yüksek hızlara ulaşmak mümkündü.<sup>427</sup> 1907 yılında bir İngiliz gemisi Atlas Okyanusu'nu saatte ortama 25 deniz mili (46.3 kilometre) hızla geçerek yeni rekorun sahibi olmuştu.<sup>428</sup> Osmanlı belgeleri gemilerin isimleri, bandıraları, ait oldukları şirketler, hareket noktaları ve takip ettikleri rotalara daha fazla yer ayırsa da, belgelerde verilen bilgiler, turistlerin ifadeleri ve dönemin gemi teknolojisi ile birlikte değerlendirildiğinde ortaya gemilerin teknik özelliklerini tespit etmek açısından tatmin edici bir veri çıkmaktadır. 19 Haziran 1901 günü İstanbul'a gelen 35 Alman'a ilişkin Beyoğlu Mutasarrıflığının yazısı yolcu gemilerine dair Osmanlı belgelerinin bir özetini sunmaktadır. Belgeye göre bu kişiler Alman bandirasını taşıyan Beyoğlu adındaki bir gemi ile Hamburg'dan gelmişti.<sup>429</sup>

Osmanlı belgelerinde teknik özelliklerine yer verilen gemilere dair örnekler sınırlıdır. 1891 yılına ait bir örnekte 68 yolcusu ile Cezayir, İtalya ve Yunanistan'ın ardından İstanbul'a gelen 2400 ton ağırlığındaki Chimborazo adlı geminin saatteki hızının 15 deniz mili (27 kilometre) olduğu belirtilmektedir.<sup>430</sup> Ancak bu gemi, sürekli olarak Osmanlı'ya yolcu taşıyan tarifeli bir gemi değil,

<sup>426</sup> **Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa, and the Troad**, John Murray, Londra, 1899, s. 3.

<sup>427</sup> A.E. Seaton, "Speed in Ocean Steamers", F. E Chadwick, J.D. Kelley vd., **Ocean Steamships A Popular Account of Their Construction, Development, Management and Appliances**, Charles Scribner's Sons, New York, 1891, s. 74; 1907 yılında İngiliz Cunard Line şirketine ait "Lusitania" adlı yolcu gemisi Atlas Okyanusu'nu saatte ortalama 25 deniz mili (46.3 kilometre) hızla geçerek yeni rekorun sahibi olmuştu. Bkz. Kern, a.g.e. s. 175.

<sup>428</sup> Kern, a.g.e. s. 175.

<sup>429</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 28,21 (2 Rabiülevvel 1319/19 Haziran 1901)

<sup>430</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 8,4 (13 Ramazan 1308/22 Nisan 1891); Aynı gemiden bahseden başka bir belge de ise geminin 2043 ton ağırlığında ve 500 beygir kuvvetinde olduğu belirtilmektedir. Bkz. Y.PRK, ASK, 71,39( 13 Ramazan 1308/22 Nisan 1891).

özel olarak geziler için kullanılan bir gemiydi.<sup>431</sup> İtalya'dan Mısır'a giden bir Amerikalının bindiği gemi Osmanlı limanlarına işleyen gemilerin de yüksek hızlara sahip olabildiğini göstermektedir. 1900 yılında İtalya'nın Brindisi limanından İskenderiye'ye giden Amerikalı H. Rider Haggard, seyahat ettiği İsis adlı geminin saatte 18 deniz mili (33 kilometre) hızla seyrettiğini ancak geminin son hızının saatte 23 deniz mili (42 kilometre) olduğunu belirtmektedir.<sup>432</sup> Ancak Sermet Muhtar Alus, Osmanlı şehirlerine yolcu taşıyan gemilerin en büyüklerinden olan Fransız Messagerie Maritime şirketinin Equateur, Congo ve Senegal adlı gemilerin ağırlıklarının 4.000 tonu geçmediğini ve saatte 12 mil (22 kilometre) hızla seyrettiklerini belirtmektedir. Bundan dolayı, bu gemilerden çok daha büyük olan transatlantiklerin kış aylarında, İstanbul'a gelecekleri haberini gazetelerden okuyan Alus, gemileri büyük bir heyecanla beklemekteydi.<sup>433</sup>

Alus'un büyük bir keyif ile incelediği transatlantikler, gemi şirketlerinin seyahat acentelerine tahsis ettikleri ya da kendilerinin düzenledikleri turlarda kullanılan büyük gemilerdi. Dönemin önde gelen gemi şirketlerinin özellikle, kış ve ilkbahar aylarında turistik geziler için kullanılan gemileri Osmanlı limanlarına sürekli olarak yolcu taşıyan gemilerden büyüktü. Bu gemiler Atlas Okyanusu taşımacılığında kullanılmak üzere inşa edilmiş yüksek tonajlı gemilerdi. Alman Hamburg-Amerikan Line şirketinin adını Alman İmparatoru II. Wilhelm'in eşi Augusta Victoria'dan alan transatlantik sınıfı gemisi Ocak 1891 tarihinde çıktığı Akdeniz gezisinin bir parçası olarak Osmanlı limanlarına da uğramıştı.<sup>434</sup> Geminin 244 Alman yolcusu ile Yafa'ya geldiğini bildiren Beyrut liman müdürü Ali Bey, geminin 3452 ton ağırlığında olduğunu belirtmesine karşın gemi aslında 7.600 ton ağırlığındaydı.<sup>435</sup> Benzer bir örnek 1902 yılında İstanbul'a gelen Celtic adlı gemidir. Amerikalı tur organizatörü Frank C. Clark tarafından İngiliz White Star Line şirketinden kiralanan gemi yaklaşık 800 yolcusuyla New York'tan 8 Şubat 1902 tarihinde ayrılmıştı.<sup>436</sup> Osmanlı bürokrasisinin gözünde karaya çıkış işlemleri ve yolcuların arasında asayiş açısından sorun yaratacak “erbâb-ı fesâddan adamlar bulunup bulunmadığının” önemli olması nedeniyle geminin kendisine dair bilgiler ikincil planda olmakla beraber, 1901 yılında inşa edilen 20880 ton ağırlığındaki gemi dönemin en büyük gemisi olarak kabul edilmekteydi.<sup>437</sup> Bu nedenle 1902 yılına kadar İstanbul'a bu büyüklükte bir geminin gelmemiş olduğu belirten belge kısmen anlaşılabilir olsa da, bu sayıda yolcunun gelmediğini ifade eden cümle Osmanlı limanlarına yolcu taşıyan gemilerin taşıma kapasitelerine ilişkin bir ipucu olarak kabul edilebilir.

<sup>431</sup> **The Levant Herald and Eastern Express**, 9 Nisan 1891, s.2.

<sup>432</sup> H. Rider Haggard, **A Winter Pilgrimage**, Longmans, Green, and Co., New York, 1901, s. 56-58.

<sup>433</sup> “İstanbul'da Seyyahlar”, **Akşam**, 21 Mart 1951.

<sup>434</sup> H. Weth, **Die Orient-Reise Der “Augusta Victoria” Vom Januar Bis März 1891**, Drud und Verlag von Gustav Dietrich and Co, Hamburg, 1891, s. 1.

<sup>435</sup> BOA, Y.PRK, ASK, 69,96 (6 Recep 1308/ 15 Şubat 1891); Daniel Allen Butler, **The Age of Cunard A Transatlantic History 1839-2003**, Lighthouse Press, Maryland, 2004, s. 132; 18 Şubat 1891 tarihli **The Levant Herald and Eastern Express** gazetesine göre ise gemi 9,000 ton ağırlığındaydı. Bkz. **The Levant Herald and Eastern Express**, 18 Şubat 1891, s. 4.

<sup>436</sup> McCready ve Tyndall, a.g.e., s. 2.

<sup>437</sup> BOA, İ. HUS, 94, 69 (17 Zilkaade 1319/25 Şubat 1902); **İkdam** gazetesine göre Celtic “şimdilik dünyanın en büyük vapuru”du. Bkz. “Celtic Vapuru”, **İkdam**, 28 Şubat 1902, s. 2.

Osmanlı basını 1902 yılında İstanbul'a Celtic adlı gemi ile gelen yüzlerce turiste büyük bir ilgi göstermişti. Turistler kadar geminin teknik ve fiziksel özellikleri, gazetecilerin okurlarını haberdar etmeleri gerektiğini düşündüğü konuların başında gelmekteydi. *İkdam* gazetesi muhabirleri "Celtic Vapuru" başlığıyla yaptıkları haber dizisiyle, geminin İstanbul seyahatini oldukça yakından takip etmiştir. 28 Şubat 1902 günü çıkan gazetede yer alan habere göre içinde 830 kişinin bulunduğu gemi akşam saat 9.30'da İstanbul'da olacaktı. İrlanda'da inşa edilen gemide 64'ü güvertede, 92'si makine dairesinde ve 179'u da turistlere hizmet etmek üzere toplam 335 mürettebat vardı.<sup>438</sup>

Geminin 3 Mart günü, İstanbul'dan ayrılmasının ardından *Servet-i Fünûn* dergisinde Ahmed İhsan imzasıyla çıkan tam sayfa yazıda "dünyanın en büyük ve en mükemmel" gemisinde balayına çıkmış 45 çift dâhil olmak üzere 800'ü aşkın yolcunun cuma günü öğleden sonra Tophane'ye geldiği ve turistlerin şehirde iki gün kaldıktan sonra Suriye'ye doğru yola çıktıkları ifade edilmekteydi. Saatteki hızı 18 mile (33 km) kadar çıkan ve 3.000 yolcu kapasiteli gemi Ahmed İhsan'ın ifadesi ile "bir şehir-i seyyâh" idi. Gemide 25.000 mum gücünde bir elektrik feneri vardı ve iki pervanesi dakikada 360 tur atmaktaydı. Yolcular için İstanbul'dan yiyecek de satın alınmıştı. Ahmed İhsan'ın yolcuların ve gemi personelinin gıda ihtiyaçları için gemide bulunan maddelere dair vermiş olduğu oldukça detaylı bilgiler, doğruluğu bir kenara bırakıldığında, haber alma kanallarının oldukça iyi çalıştığını göstermektedir. Listede yer alan ürünlerden bazıları şöyledir: 17.500 kilo un, 25.000 kilo taze koyun ve sığır eti, 1.500 kilo taze balık, 250 kilo ıstakoz, 30.000 adet ıstiridyeye, 25.000 adet yumurta, 2.500 kilo jambon, 2.500 kilo tereyağı, 1.200 kilo domates, 100 kilo havuç, 10.000 kilo şeker, 1.250 kilo kahve ve 750 kilo çay.<sup>439</sup>

Transatlantiklerin yanı sıra turistler gezilerini, gemi şirketlerinden kiraladıkları gemilerle de gerçekleştirmekteydiler. İngiliz *St. Jame's Gazette* gazetesinin 12 Mart 1888 tarihli "The Sultan and English Tourists" başlıklı haberine göre selamlık resminde hazır bulunan İngiliz turistler kiraladıkları Victoria adlı yat ile İstanbul'u ziyaret etmekteydiler. Sultan II. Abdülhamid turistlere, başkentin çok sayıda İngiliz tarafından ziyaret edilmesinden duyduğu memnuniyeti ve gezileri esnasında kendilerine gerekli kolaylığın sağlanacağını belirten bir mesaj göndermiştir.<sup>440</sup> Yine 28 Temmuz 1892 tarihinde, Akdeniz turunun bir parçası olarak Truva harabelerini görmek üzere Kumkale'ye gelecekleri haber verilen 360 Alman turist gezilerini Lloyd şirketinden kiraladıkları iki gemi ile gerçekleştirmekteydi.<sup>441</sup>

<sup>438</sup> "Celtic Vapuru", *İkdam*, 28 Şubat 1902, s. 2; Celtic Vapuru", *İkdam*, 1 Mart 1902, s. 2.

<sup>439</sup> Ahmed İhsan, "Seltik Vapuru", *Servet-i Fünûn* 6 Mart 1902, s. 336;

<sup>440</sup> "The Sultan and English Tourists", *St. James Gazette*, 12 Mart 1888.

<sup>441</sup> Belgede belirtilmemesine rağmen gemi büyük ihtimalle Alman Lloyd şirketinden (Norddeutscher Lloyd) kiralanmıştı. Bkz. BOA, Y.PRK, HR, 16,3 (25 Zilhicce 1309/21 Temmuz 1892).



Gemilerle gelen turist sayısı oldukça değişkendir. 17 Ağustos 1904 günü Trieste limanından yola çıkacak Avusturya Lloyd şirketine ait bir gemi ile 500 kişi Filistin'i ziyaret edecekti.<sup>442</sup> 10 Ekim 1901 tarihinde Antalya'ya gelecek olan Fransız turist kafilesi ise 170 kişiden oluşmaktaydı.<sup>443</sup> Yine Almanya bandıralı Moltke adlı bir gemi ile 19 Mart 1907 gecesi İstanbul'a gelen turist kafilesi 315 kişiden oluşmaktaydı.<sup>444</sup> Temmuz 1901 de ise Hamburg'dan yola çıkan 33 Alman İstanbul'a seyretmekteydi.<sup>445</sup> Görüldüğü üzere yolcu sayıları oldukça değişkendir ancak Osmanlı memurlarının ısrarlı bir biçimde yolcu sayılarını bildirmelerine karşın gemilerin taşıma kapasitelerine ve diğer teknik özelliklerine dair bilgi vermemeleri bu bilgileri tartışmalı hale getirmektedir. Çünkü yolcu sayısı gemilerin taşıma kapasitesi ile paralel olmak zorunda değildi. Örneğin, 26 Şubat 1911 günü taşıdığı 600 turist ile İstanbul'a gelecek olan Arabic adlı gemi bir transatlantikti ve taşıma kapasitesi binin üzerindeydi.<sup>446</sup> Ancak genel olarak değerlendirilme yapıldığında yolcu sayıları, özellikle transatlantik gemileri ile gelen turistler söz konusu olduğunda daha yüksek olmakla birlikte birkaç yüz kişiyi geçmemekteydi.

Gemilerde genellikle birinci mevki, ikinci mevki ve üçüncü mevki olmak üzere üç farklı sınıf bulunmaktaydı. 1894 tarihli Baedeker rehberine göre ikinci sınıf kamaralar genellikle tek başına seyahat eden erkekler tarafından tercih edilmekteydi. Rehber, kadınlara sadece birinci sınıfı önermekteydi.<sup>447</sup> Birinci ve ikinci sınıf yolcu biletine yemek ücreti dâhildi ancak üçüncü sınıfta seyahat eden yolcuların ücret ödemeleri gerekmekteydi.<sup>448</sup> Gemilerde yolcuların olası sağlık sorunları ile ilgilenmek üzere doktor da bulunmaktaydı.<sup>449</sup> 1887 yılında İtalya'nın Brindisi limanından bindiği Avusturyalı Lloyd şirketine ait Thalia adlı gemi ile İskenderiye'ye giden Amerikalı Z.T. Sweeney, deniz yolculuğuna dair canlı bir resim sunmaktadır. Sweeney güne, sabah 7.30'da banyo yaparak başlamaktaydı. Aydınlatmanın elektrik ile sağlandığı gemide saat 10.00'da verilen kahvaltıdan önce çay, kahve ve bir çeşit ekmek ikram edilmekteydi (Vienna rolls). Saat 10.00'a geldiğinde bir gemi personeli yolculara kahvaltının hazır olduğunu zil çalarak haber vermekteydi. Kahvaltı haşlanmış yumurta, patatesle birlikte fırınlanmış et, güvercin, konserve meyve, portakal, elma ve armuttan oluşmaktaydı. Çorba, et, fırında tavuk, salata, puding, dondurma ve meyvelerden oluşan akşam yemeği ise saat 5.00'da servis edilmekteydi. Akşam yemeğinden sonra saat 8.00'da çay, kahve, alkollü içkiler, çörek ve kek ikramı yapılmaktaydı.<sup>450</sup>

<sup>442</sup> Turistlerin 22 Ağustos'ta Yafa'da karaya çıkmaları ve Kutsal Topraklardan 2 Eylül günü ayrılmaları beklenmekteydi. Bkz. BOA, BEO, 2360, 17969, (18 Rabiülahir 1322/ 2 Temmuz 1904).

<sup>443</sup> BOA, Y.A, HUS, 420, 63 (9 Cemazeyilahir 1319/3 Ekim 1901).

<sup>444</sup> BOA, ZB, 595, 13 (4 Safer 1325/19 Mart 1907).

<sup>445</sup> BOA, Y.PRK, ASK, 171, 58 (1 Rabiülahir 1319/18 Temmuz 1901).

<sup>446</sup> BOA, İ.MBH, 5, 19 (21 Safer 1329/21 Şubat 1911).

<sup>447</sup> **Baedeker's Syria and Palestine**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XVII.

<sup>448</sup> **Baedeker's Syria and Palestine**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s.11; **Baedeker's Syria and Palestine**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XVII.

<sup>449</sup> Ahmed Mithat Efendi, a.g.e., s. 77.

<sup>450</sup> Z.T. Sweeney, **Under Ten Flags An Historical Pilgrimage**, Standard Publishing Co., Cincinnati, 1888, s. 172; Benzer bir menü için bkz. **Doğu'nun Merkezine...**, s. 192.

Buharlı gemilerin sağladıkları geniş ulaşım ağıyla kıyaslandığında demiryolu bağlantısı oldukça sınırlıydı. Turistlerin en çok ziyaret ettikleri yerlerden sadece İstanbul'a demiryolu kullanarak ulaşmak mümkündü ve aktarmasız bir yolculuk için 1888 yılının beklenmesi gerekmişti. Ancak tren yolculuğu gemi seyahatine kıyasla daha kısa sürmekteydi. İstanbul'a yolcu taşıyan trenler saatte 60 kilometre hıza ulaşabilmekteydi.<sup>451</sup> Özellikle yolcuların konforu için her şeyin düşünüldüğü ve birinci sınıf malzemenin kullanıldığı Orient Express yüksek hızlarda bile yolcularına kitap okuyup yazı yazmalarına imkân verecek ölçüde konforlu bir yolculuk vaat etmekteydi.<sup>452</sup> Orient Express, yataklı vagonlarının yanı sıra yemek ve dinlenme vagonları ile yolcularının uzun seyahatleri süresince ihtiyaç duyabileceği her şeye sahipti. Yolcular yemek vagonunda ya da odalarında yemek yiyebilir, dinlenme salonunda vakit geçirebilir ve tren gece yolculuğuna devam ederken koltuklarının birer yatağa dönüştüğü kompartimanlarında uyuyabilirlerdi. 1898 yılında çıktığı Avrupa seyahatinde Mustafa Sait Bey'in deneyimlediği gibi "yataklı ve lokantalı vagonlar âdetâ seyyar bir otel"di.<sup>453</sup> Ancak demiryolu ulaşımı olumsuz hava koşullarından ve toprak kaymalarından etkilenmekteydi. *Times* gazetesinin haberine göre, özellikle Macaristan'da etkili olan yoğun kar yağışı Orient Express'in 5 Aralık 1889 günü İstanbul'a ulaşmasına engel olmuştur.<sup>454</sup>

1883 yılında pazartesi ve perşembe akşamları saat 7.30'da Paris Doğu Garı'ndan seyahatine başlayan Orient Express'i, 1893 yılında Avrupa'dan dönüşünde kullanan Ahmet İhsan'ın belirttiğine göre tren haftanın üç günü İstanbul'a hareket etmekteydi. Sefer sayısının 1888 yılında üçe çıkmış olması muhtemeldir. İki sefer doğrudan İstanbul'a ulaşmaktaydı. Bir tanesi ise Varna'da sona ermekte ve yolcular seyahatlerini gemi ile tamamlamaktaydı.<sup>455</sup> Yine her sabah Avusturya-Macaristan'ın başkenti Viyana'dan İstanbul'a ekspres tren seferleri yapılmaktaydı.<sup>456</sup> Osmanlı belgelerinden anlaşıldığı kadarıyla turistler düzenli seferlerin yanı sıra belgelerde "tren-i mahsus" olarak ifade edilen trenlerle de gelmekteydiler. Tren-i mahsus ile ifade edilen büyük ihtimalle turistlerin kendi seyahatleri için demiryolu şirketlerinden sağladıkları trenlerdir. 1899 yılının nisan ayında İtalya'nın Milan şehrinden İstanbul'a gelecek olan 160 kişilik kafilenin seyahatlerini bir "husûsî tenezzüh katarıyla" gerçekleştireceklerini Cısr-i Mustafa Paşa Polis Komiserliği Dâhiliye Nezâretine bildirmiştir.<sup>457</sup> Yine Orient Express'in işletmecisi Wagon-Lits şirketi, nisan ayında İstanbul ve Bursa'ya düzenleyeceği birinci sınıf bir gezi için *Times* gazetesine reklam vermişti.<sup>458</sup>

<sup>451</sup> Ahmet Turan Alkan, *Sıradışı Bir Jön Türk Ubeydullah Efendi'nin Hatıraları*, 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 1997, s. 166; Ahmed İhsan, a.g.e., s. 493; Paul Fesch ise 1907 yılında yazdığı kitabında trenin Fransa'da 62, Almanya'da 55, Viyana'dan Peşte'ye kadar 56, Peşte'den Belgrad'a kadar 54, Sırbistan'da 40, Bulgaristan'da ise 31 kilometre hıza ulaştığını yazmaktadır. Bkz. Fesch, a.g.e., s. 14.

<sup>452</sup> Charles J. Gillis, *Around the World in Seven Months*, The Knickerbocker Press, New York, 1891, s. 154-155.

<sup>453</sup> Mustafa Sait Bey, a.g.e., s. 155.

<sup>454</sup> *Times* 6 Aralık 1889; 6 Ocak 1885 tarihinde ise Orient Express fırtına nedeniyle altı saatlik bir gecikme yaşamıştı. Bkz. *Times* 6 Ocak 1885; Diğer örnekler için bkz. *The Levant Herald and Eastern Express*, 23 Şubat 1891, s. 4; *The Levant Herald and Eastern Express*, 26 Mayıs 1906, s. 238.

<sup>455</sup> *Times*, 12 Aralık 1883; Ahmed İhsan, a.g.e., s. 493.

<sup>456</sup> *Handbook for Travellers...*, s. 2.

<sup>457</sup> BOA, DH. MKT, 2188, 15 (29 Zilkaade 1316/10 Nisan 1899).

<sup>458</sup> "Tours to Constantinople and Algiers", *Times*, 26 Mart 1890.

Gemilerde olduğu gibi trenlerde de farklı mevkiler bulunmaktaydı. Yeni açılan demiryolu hattının mevcut durumunu yerinde görmek amacıyla 1888 yılında Viyana'dan İstanbul'a giden John Mason Cook, birinci mevkide boş yer olmaması nedeniyle ikinci ve üçüncü sınıfta seyahat etmek zorunda kalmıştı. Viyana'dan sabah saat 8.25'te yola çıkan tren, Peşte, Belgrad, Niş ve Sofya hattını kullanarak iki gün sonra sabah saat 8.15'te zamanında Sirkeci Garı'na giriş yapmıştı.<sup>459</sup>



<sup>459</sup> St. Jame's Gazette, 13 Eylül 1888.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. OSMANLI DEVLETİ'NE YOLCULUK

Bu bölümde, turist kabilelerinin Osmanlı Devleti'nin hâkimiyeti altında bulundurduğu farklı bölgeleri hava koşullarını dikkate alarak gezdikleri iddia edilmektedir. Seyahat acenteleri ve gezi şirketleri her yıl için ilan edilen standart gezilerini, seyahat edilecek bölgelerin iklim koşullarına göre planlamaktaydı. Bundan dolayı bu ticari kuruluşların standart gezi paketlerini satın alan turistler Osmanlı şehirlerini genellikle yılın aynı dönemlerinde ziyaret etmekteydi. Ardından turistlerin gezilerini nasıl gerçekleştirdikleri, araçlar kullanan turistler ve kendi başlarına seyahat eden turistlerin gezileri arasındaki farklar dönemin gezi ilanları ve seyahat programları dikkate alınarak incelenektir. Daha sonra ise Osmanlı belgelerinde turistler ile ilgili hangi ifadelerin tercih edildiği, bunların ne anlama geldiği ve yabancı temsilciliklerin Osmanlı makamlarına, kendi vatandaşları adına yaptıkları başvurular üzerinden izlenecektir. Son bölümde ise turistlerin sınırdan geçmek için tamamlamak zorunda oldukları pasaport ve gümrük kontrolleri ve özellikle gemilerden karaya çıkış işlemlerinin nasıl gerçekleştirildiği ve devletin bu duruma herhangi bir müdahalesi olup olmadığı dönemin kaynakları üzerinden anlaşılacaktır.

#### 3.1. Gezi Dönemi

Bugün de büyük ölçüde geçerli olduğu üzere, turistlerin seyahatlerini başarıyla gerçekleştirmeleri ve beklentilerini karşılamalarında hava koşulları önemli bir paya sahipti. Doron Bar ve Kobi Cohen-Hattab tarafından Kudüs'e XIX. yüzyılda adım atan yeni bir ziyaretçi tipi olarak tanımlanan "modern turist-hacı" için de bölgenin iklim yapısı belirleyiciydi. Kutsal Topraklarda bulunma nedenleri tamamen din etrafında şekillenen hacı adaylarının gözünde, inançları uyarınca, yılın belirli günleri diğer günlere kıyasla daha kutsal ve önemliydi. Ortodoks Hristiyanlar; Kudüs'e genellikle, Hz. İsa'nın çarmıha gerilişinin üçüncü günündeki dirilişini temsil eden Paskalya Bayramı nedeniyle ilkbaharda, Katolik Hristiyanlar ise Hz. İsa'nın doğumunu anmak üzere kışın gelmekteydiler. "Modern turist-hacının" mekân ile ilişkisi ise daha farklıydı. İbadeti ve kutsal mekânları tamamen merkeze almayan, daha geniş bir gezi içeriğine sahip olan "modern turist-hacı"nın gezisini yılın hangi aylarında gerçekleştireceğini belirleyen, fiziki dünyaydı.<sup>460</sup> Bu farklılığın ana nedeni, hacılar ve turistlerin Kutsal Topraklar ile ilişkilerinin farklı temeller üzerine kurulu olmasıydı.

<sup>460</sup> Bar ve Cohen-Hattab, a.g.e., s. 135-137.

Gezi rehberlerinin Osmanlı şehirleri için tavsiye ettikleri gezi dönemlerinin hareket noktası da hava koşullarıydı. Bu eserlerin tavsiyeleri, daha önce ifade edildiği üzere, okurun bir şehri ya da bölgeyi mümkün olan en iyi şartlarda gezmesini hedeflemekteydi. Rehberler, gezi tarihinin belirlenmesinde dini ya da kültürel açıdan önem taşıyan günlere özel bir önem atfetmezler. Hava koşulları her şeyden önemlidir. Bu açıdan, Kutsal Topraklar oldukça açıklayıcı bir örnek sunmaktadır: bir Suriye ve Filistin gezisi için ilkbahar ve sonbahar ayları tavsiye edilmekle beraber en uygun dönem ilkbahardı.<sup>461</sup> İlkbahar, Hristiyan dünyası için Paskalya Bayramı nedeniyle büyük bir öneme sahipti. Ancak gezi rehberleri dünyevi nedenleri ön planda tutar: sıcaklık artışı, günlerin uzaması ve bitki örtüsünün canlanması dâhil fiziksel koşulların elverişli hale gelmesi. Bölgeye gelen on binlerce hacı adayının, oldukça canlı ve zengin bir görüntü oluşturduğu sürekli değişilen bir detay olmakla beraber maddi koşulların anahtar rol oynadığı açıktır. Kutsal Topraklar, aynı zamanda, önemli bir istisnaydı çünkü diğer bölgelerden farklı olarak dini ve dünyevi nedenler aynı döneme işaret etmekteydi.

Turistlerin en fazla ziyaret ettikleri yerler arasında olan İstanbul, Suriye ve Filistin için önerilen gezi dönemi farklı rehberlerde değişen aralıklar belirtilmekle beraber, ilkbahar ve sonbahardı. Kendisi de bir tercüman olan Demetrius Coufopoulos uzun yıllara dayalı tecrübesinin ürünü olan rehberinde, İstanbul'un hava koşullarının genellikle sağlıklı olmasına karşın oldukça değişken karakteri nedeniyle akciğer rahatsızlığı bulunan ve kilolu kişiler için uygun olmadığını belirtmektedir. Coufopoulos'a göre, başkenti ziyaret etmek için en uygun zaman dilimi nisan-mayıs ve eylül-ekim aylarıydı: diğer bir ifade ile sıcak aylardan hemen önce ve hemen sonra.<sup>462</sup> Aynı yaklaşımı benimseyen 1899 tarihli John Murray rehberi de; sıcak ve güneşli gün sayısının fazlalığına rağmen kış aylarında meydana gelen ani hava değişikliklerinin, yılın altı ayında şehri, özellikle akciğer rahatsızlığı bulunan ya da ılıman hava koşullarını tercih eden kişiler için sorunlu hale getirdiğini belirtmektedir. Bundan dolayı uygun dönem sağlıklı, kuru ve sıcaklık açısından daha katlanılabilir olarak değerlendirilen mayıs başlangıcından eylül bitimine kadar geçen süreydi.<sup>463</sup> Şehrin neredeyse her seyahatnamede kendisine yer edinen doğal güzelliğinin ve doğa ile birlikteliğinin ilkbaharda bitki örtüsünün canlanması sonucunda daha görünür hale gelmesi de, ilkbahar aylarını ön plana çıkarmış olabilir.

Suriye ve Filistin gezi takvimi daha önce değinildiği üzere iki dönemle sınırlanmaktaydı. Ancak birkaç nedenden dolayı ilkbahar ön plana çıkmaktadır. İlkbaharla birlikte sıcaklık artışı ve doğanın bitki örtüsü ile yeniden canlanması, turistlere soğuk ve sıcak hava koşullarından

<sup>461</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 1-2; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. IX-X; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, s. XI-XII; **Cook's Tourists' Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook and Son, Londra, 1876, s. 1; **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1907, s. 1.

<sup>462</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 4.

<sup>463</sup> Aralık, ocak, şubat, mart ve nisan aylarında sıcaklık düşük seviyedeysen, temmuz ve ağustos aylarında yüksekti. Yılın en fazla yağmur alan dönemi ise kasım başından mart sonuna kadar olan beş aylık dönemdi. Bkz. **Handbook for Travellers in Constantinople, Brúsa, and the Troad**, John Murray, Londra, 1899, s. 7.

etkilenmeden, gezilerini daha canlı bir fiziksel çevrede gerçekleştirme olanağı sunmaktaydı. Bunun yanı sıra, günlerin uzaması, sonbaharda ise tam tersi bir durumun söz konusu olması nedeniyle turistler ilkbaharda gün ışığından daha fazla faydalanabilirlerdi. Paskalya Bayramı'nın bu dönemde kutlanması nedeniyle de, birçok ülkeden hacı adayının ve Mısır'daki gezilerini tamamlayan turistlerin Kutsal Topraklar'daki varlıkları, turistlerin karşılaşacağı etnik ve dini çeşitliliği zenginleştirmekteydi. Bu nedenle, Baedeker rehberlerine göre Kutsal Topraklar'da ilkbaharda, “manzara mükemmel, bitki örtüsü taze ve canlı, sonbaharda ise arazi çıplak ve hayat emaresi yoktu”.<sup>464</sup> Thomas Cook and Son da birleşik bir Doğu gezisi kapsamında hem Mısır'ı hem de Filistin'i ziyaret edecek turistlerin aralık, ocak ya da şubat aylarında Mısır'ı ve “yılın en uygun” ayları olan mart ve nisanda Filistin'i ziyaret etmelerini önermektedir. Ekim ve kasım da Filistin'in ziyaret edilebileceğini belirten rehberlere göre, bu durumda turistler kuzeyden güneye doğru bir güzergâh çizerek, devamında Mısır'ı aralık ayında ziyaret edebilirlerdi.<sup>465</sup> Ancak gezisini sonbaharda gerçekleştiren turistlerin farklı avantajları vardı: özellikle ekim ortasından kasım sonuna kadar hava daha istikrarlıydı ve yazın eriyen karlar dağ tırmanışlarını daha az problemlili hale getirmekteydi. Fiyat ve ücretler açısından da, ilkbahar aylarına kıyasla bölgede daha az ziyaretçinin bulunması, arz talep dengesini turist lehine değiştirmekteydi. Fiyat ve ücretler, ilkbahara oranla daha düşüktü.<sup>466</sup>

Turistlerin Suriye ve Filistin'i ilkbahar ve sonbaharda gezmeleri halinde elde edecekleri kazanımın en üst seviyede olacağı belirtilmekteydi. Diğer aylarda bölgede bulunacak kişilerin gezilerinin hep noksan olacağı ileri sürülmesinde, bölgenin büyük bir kısmında, zamanla otellerin açılması ve demiryolu bağlantısının genişlemesine karşın, konaklama ve ulaşım alt yapısının yeterli olmaması da etkili olmuş olabilir. Bölge genelinde, şehir ve kasabalardaki otel ve manastırlar dışında konaklama aracı çadır, ulaşım aracı ise atı. Bundan dolayı başta Kudüs'ün doğusunda yer alan Şeria Irmağı ve Lut Gölü'nün yanı sıra Baalbek, Palmira ve Petra ve çöl gezilerinde turistler çadır kamplarında kalmakta, at sırtında seyahat etmekte ve yer yer yürümekteydiler. Yine, yaz aylarında çöl ikliminin etkili olduğu bölgelerde dik güneş ışınları ve gece-gündüz arasındaki sıcaklık farkı turistler için ciddi sağlık sorunları yaratabilirdi. Unutulmaması gereken diğer bir husus ise gezi için gerekli malzemelerin yük hayvanlarıyla taşınması nedeniyle olumsuz hava koşullarının hayvanlar için de zorlayıcı hale gelebileceğidir. Dolayısıyla, gezi kalitesini düşürecek sıcak ve soğuk aylarda at sırtında seyahat etmenin, önemli yerleri görmek için yürümenin ve çadır içerisinde konaklamanın büyük sorunlar yaratacağı göz önüne alındığında uygun mevsimin tercih edilmesi doğaldır. Hava koşullarının seyahat için oluşturabileceği sorunlara dair bir örnek Thomas Cook and Son acentesinin

<sup>464</sup> Baedeker rehberleri, sonbahar gezisinin kış aylarında sona ereceğini ve bu nedenle turistlerin ülkelerine “soğuk ve kasvetli” bir dönemde dönmek zorunda kalacakları için dönüş yolculuğunu daha tatminkâr koşullarda yapmak isteyenlere ilkbaharı tavsiye etmekteydi. Aynı yayınevini 1894 ve 1906 tarihli baskılarında ise en iyi gezi dönemi mart başlangıcından haziran ortasına ve eylül sonundan ekim sonuna kadar olan süreler olarak verilmekteydi. Bkz. **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 1-2; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. IX; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, s. XI.

<sup>465</sup> **Cook's Tourists' Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook and Son, Londra, 1876, s. 1; **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1907, s. 1.

<sup>466</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 1-2; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. IX; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, s. XI.

6 Nisan 1874 tarihinde Beyrut'tan gönderdiği telgraftır. Telgrafa göre, Beyrut-Şam ve Baalbek güzergâhının karla kaplı olması, turistlerin bu yerleri gezi güzergâhından çıkarmalarına neden olmuştur. Kudüs'te etkili olan şiddetli fırtına ve kar yağışının, Güney Filistin'de ve çölde gezilerine devam eden turistlerin Kudüs'e ulaştıklarında etkisini kaybederek kuzey hattının elverişli hale gelmesi umulmaktaydı.<sup>467</sup>

Amerikalı seyahat acentesi Clark da, aynı yaklaşımdan hareketle, mart ortasından haziran sonuna kadar olan süreyi “yeşille kaplı ve binlerce yaban çiçeğinin rengi” ile canlanan bölge için en iyi zaman dilimi olarak kabul etmesine karşın, diğer acente ve yayınevlerinden farklı olarak Filistin'in ağustos ve eylülde de ziyaret edilebileceğini öne sürmektedir. Ekim ayına kadar Suriye ve Filistin'in ziyaret edilemeyeceği iddiasını büyük bir hata olarak nitelendiren acentenin gezi programına göre bölge bu dönemde en doğal haline bürünmekteydi. Bu dönemde gezi ücreti en düşük seviyedeydi. Turistler belirli kurallara uyararak ağustos ve eylül aylarında rahatlıkla gezebilirdi: Samarya ya da Celile yolu kullanılıyorsa, çadır yerine kapalı alanlar tercih edilmeli; sabah 5-9 arasında gezilmeli, güneş ışınlarından korunmak için öğleden sonra 2-3'e kadar dinlenilmeli ve akşam 7-8'e kadar tekrar gezilmeli. Her ne kadar acentenin, son yıllarda Almanların temmuz ve ağustos aylarında bölgeyi ziyaret ettiklerini belirtmesine ve her yıl düzenli olarak temmuz ayında New York'tan yola çıkan rehberli gezi grubunun, Avrupa turunun devamı olarak Osmanlı Devleti'ni, Yunanistan'ı ve İtalya'yı ziyaret ettiğini belirtmesine karşın, acentenin sonbahar gezileri ekim ve kasım ayları için planlanmaktaydı.<sup>468</sup> Bunun yanı sıra, belirli prosedürlerin takip edilmesi koşulu, acentenin, bu ayların elverişsiz olduğunu dolaylı olarak kabul etmesi anlamına geliyordu. Gezi ücretinin yılın en düşük seviyesinde olması da talebin düşüklüğü ile doğru orantılıydı.

Gezi rehberlerine göre Anadolu yarımadası için de ilkbahar tercih edilmeli ve daha uygun hava koşullarıyla karşılaşılacağı için güneyden kuzeye doğru bir güzergâh takip edilmeliydi. Doğu vilayetleri için yaz ayları seçilmeliydi. İç bölgelerde ise eylül ve ekim ayları elverişsizdi.<sup>469</sup> Anadolu için gezi dönemi genel olarak mayıstan kasıma kadardı. Soğuk hava koşullarının etkisini devam ettirmesi nedeniyle nisana kadar iç bölgelerde ulaşım oldukça problemliydi. Soğuk kuzey rüzgârları hava sıcaklığının yükseldiği yaz aylarında bile yüksek bölgelerde etkisini göstermekteydi. Yaz ayları, meyve ve sebzelerin olgunlaşma dönemi olması nedeniyle, özellikle Anadolu'da uzun bir süre bulunacak kişiler için besin ihtiyaçları dikkate alındığında önemliydi. Çünkü köylerde temel besin maddesi olarak tüketilen ekmek, pirinç, et, yoğurt ve ziyaretçinin beraberinde getirdikleri dışında sınırlı bir besin kaynağı mevcuttu. Bunların taşınması hem zordu hem de uzun süre aynı ürünlerin tüketimi sağlık açısından olumsuz sonuçlar doğurabilirdi. Gezi planlaması için dikkate alınması gereken diğer bir unsur, köylülerin hazirandan önce yaylaya çıkmamalarıydı. Köylülerin

<sup>467</sup> “Winter Weather in Palestine”, *Times*, 8 Nisan 1874, s. 6; Aynı yılın mart ayında meydana gelen yoğun yağış nedeniyle de, çadırlarda konaklayan turistler, manastırlara sığınmak zorunda kalmıştı. Bkz. Vogel, a.g.e., s. 64.

<sup>468</sup> *Clark's Tours in Palestine and Syria*, Frank C. Clark, New York, s. 5.-6.

<sup>469</sup> *Handbook for Travellers in Constantinople the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and Plain of Troy*, John Murray, Londra, 1871, s. 19.

sağlayacakları barınma, beslenme ve diğer yardımlar gezinin sağlığı için gerekli olabilirdi. Tam tersi de mümkündü. Ziyaretçiler, köylülerin yaylada olması nedeniyle alçak kesimlerde aradıklarını temin edemeyebilirdi. Hasat zamanı yapılacak gezide de gıda açısından avantajlar söz konusuydu. Güney kesimlerde ise ocaktan mayısa kadar hava şartları uygun olmakla beraber hazirandan sonra sıcaklık artışı, su kaynaklarının azalması ve sivrisinekler fiziksel çevreyi elverişsiz hale getirmekteydi. Batı Anadolu için ise mart, nisan, mayıs ve ekimin yanı sıra değişkenlik göstermekle birlikte kasım ve aralık da elverişli olabilirdi.<sup>470</sup> Mısır ise tamamından farklı bir takvime sahipti. Ekvatora yakınlık ve çöl iklimi, özellikle Nil Nehri kıyısında yer alan tarihi eserlere yapılacak gezi tarihini diğer bölgelerden ayırmaktaydı. Hiçbir gezi rehberi kış aylarını İstanbul, Suriye ve Kutsal Topraklar ve diğer bölgeler için önermezken, Mısır gezi dönemi kasımdan mart ya da mayısa kadar devam etmekteydi.<sup>471</sup>

Rehberlerin, ufak süre farklılıklarına karşın, hava koşullarını ölçüt olarak ideal üzerinden çizdikleri çerçeve aslında teorikti. Bundan dolayı, gündelik hayatın bu çerçeve ile ne ölçüde uyumlu olduğu ve turistik gezilerin rehberlerde belirtilen zaman dilimlerinde yoğunlaşıp yoğunlaşmadığı doğrulanmaya muhtaçtır. Osmanlı Devleti gibi üç kıtada toprakları bulunan geniş bir coğrafya için turist sayısından hareketle yerel gezi dönemlerini araştırmak başlı başına bir sorundur. Bu amaçla başvurulacak kaynaklarda önemli eksikler bulunmaktadır. Osmanlı belgeleri on yıllar boyunca ülkeye gelen ziyaretçileri izlemeyi güçleştiren kopukluklar ve bu kişilerin turist olup olmadıklarına dair muğlak ifadeler içermeleri nedeniyle boşluklarla doludur. Diğer bir sorun ise, günümüzdeki gibi dünyanın neredeyse tamamında geçerli olan sınırlardan giriş çıkış yapan herkesin tam ve eksiksiz kaydının bulunmamasıdır. Seyahatnameler ise bireysel nedenlere dayalı özgün içerikleri ve gezi notlarını yayımlayan kişilerin kısmi bir örneklem sunmasından dolayı genel bir değerlendirme için sınırlı bir kullanım değerine sahiptir. Seyahatname bireyi ölümsüz kılarken, eser kaleme almayan kişiler gölgede görünmez kalmaktadır. İncelenen seyahatname sayısı arttıkça gezi dönemi tayini için hem olumlu hem olumsuz ifadeler rahatlıkla bulunabilir. Ancak bu araştırma kapsamında incelenen seyahatnameler nicelik açısından sınırlı olurken, yazım dili açısından da ağırlıklı olarak, İngilizce kaleme alınan seyahatnamelerdir. Kaynaklar tüm bu eksiklikleri göz önünde tutularak kullanıldığında ve turizm endüstrisinde uzun yıllar merkezde yer alan gezi rehberleri ve seyahat şirketlerinin gezi programları ile desteklendiğinde, daha geniş ve kapsamlı bir değerlendirme için önemli veriler barındırmaktadır. Gezi rehberleri ve seyahat acentelerinin programları sürekliliğe işaret etmeleri açısından önemlidir. Bu kaynaklar, yayınevleri ve seyahat şirketlerinin, zaman-mekân ilişkisini nasıl gördüğünü yansıtmaktadır.

Gezi notları, genele dair bilgiler sunmakla beraber kişisel daha fazla başrolde olduğu hikâyelerin toplamıdır. Seyahatnamelere konu olan gezilerin tarihleri bireylerin kendilerine ait

<sup>470</sup> **Handbook for Travellers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia, etc**, John Murray, Londra, 1895, s. 3-4.

<sup>471</sup> **Cook's Tourists' Handbook for Egypt, the Nile, and the Desert**, Thomas Cook and Son, Londra, 1876, s. 1; **Baedeker's Egypt**, Karl Baedeker, Leipzig, 1902, s. XIII.



dolayısıyla da diğer kişiler için geçerli olmayan, özgün sebepler tarafından belirlenebilir. Örneğin, Fred Burnaby'nin sonbaharda İstanbul'a gelip, Anadolu yolculuğunu kışın oldukça çetin koşullarda gerçekleştirmesi, alternatif tarihler arasından yapılmış bilinçli bir tercih değildi. İngiliz ordusunda görevli bir subay olan Burnaby, yıllık izni nedeniyle gezisini kışın gerçekleştirmek zorunda kalmıştı.<sup>472</sup> Bir gezi dönemini belirleyen birey değil, kalabalıklar diğer bir ifadeyle onlarca ve yüzlerce kişiden oluşan turist kabileleridir. Bunun yanı sıra incelenen seyahatname sayısı artıkça ileri sürülen tezi destekleyen veriler de artabilir ya da aksine insanların ay farkı gözetmeksizin gezilerini gerçekleştirdiği ortaya çıkabilir. Seyahatlerini, rehberlerde önerilen ayların dışında gerçekleştiren kişilere dair örnekler her zaman bulunabilir. Örneğin, İstanbul'u farklı dönemlerde birçok kez ziyaret eden Francis Marion-Crawford, İstanbul'a ilk kez şubat ayında "ciddi bir kar fırtınası içinde" gelmişti: kar yağışı o kadar yoğundu ki içinde bulunduğu gemiden "tek bir bina bile doğru düzgün seçilemiyordu."<sup>473</sup> Çözüm yolu ise ilgili tarih aralığındaki seyahatnamelerin eksiksiz olarak incelenmesidir. Bu da tek bir çalışma kapsamında asla mümkün değildir.

Zaman, mekân ve kapsam açısından sınırlı, bundan dolayı da genel resmi ne ölçüde yansıtılabildiği tartışmalı olsa da, seyahatnamelerde gezilerin belirli dönemlerde artış gösterdiğini destekleyen ifadeler mevcuttur. Örneğin, 1899 yılı başında Suriye'ye gelen Mark Sykes, önceki on yıllarda daha önemli bir yere sahip olan tercümanların artık "gezi sezonunda ülkeyi işgal eden İngiliz ve Amerikalılara" hizmet ettiğini söylemektedir.<sup>474</sup> Ancak Sykes, gezi sezonunun ne zaman olduğunu belirtmez. Üç yıl sonra kasım ayında bu kez Beyrut'a gelen Sykes, çeşitli nedenlerden dolayı iç bölgelerde yapmayı planladığı seyahatini gerçekleştirememesi üzerine birkaç gün süreyle kaldığı otelden bahsederken, turistlere ve gezi dönemine dair bilgi vermektedir: "bahar mevsimi turistlerinin boşalttığı otelde çok mutsuz bir şekilde günler geçirmek zorunda kaldık".<sup>475</sup> Sykes, her iki eserinde de, bölge özelinde, gezilerin yılın belirli dönemlerinde artmasından kaynaklanan bir gezi döneminin varlığına işaret etmektedir. Benzer ifadelere başka seyahatnamelerde de rastlamak mümkündür. Amerikalı George Moerlein'e 1885 yılında yaptığı Filistin gezisinde tercüman olarak eşlik eden Raphael Massoud Farah, oldukça kazançlı bir meslek olan rehberlikten beş ya da altı ay boyunca kazandığı gelirin, kendisine yılın geri kalanı için yeterli olduğunu söylemekteydi.<sup>476</sup> Elias Tahlamy adlı bir tercümana ait kartvizitte yer alan iş adresine ait bilgiler de bu ifadeyi desteklemektedir. Birinci sınıf çadır, mutfak ve çölde yapılacak geziler için gerekli düzenlemeleri yaptığını belirten Talhamy, mayıstan kasıma kadar Beyrut ve Suriye'de, aralıktan nisana kadar ise

<sup>472</sup> Burnaby, a.g.e. s. 31-33.

<sup>473</sup> Crawford, a.g.e., s. 23; Vicente Blasco Ibanez, ağustos sonunda geldiği İstanbul'da bir ay kalırken, Lilian Leland ise ocak ayını Mısır'da geçirmiş, şubat ayında gerçekleştirdiği Kutsal Topraklar ve İstanbul ziyaretinin ardından Atina'ya gitmiştir. Bkz. Ibanez, a.g.e., s. IX, 159; Lilian Leland, **Traveling Alone A Woman's Journey Around the World**, The American News Company, New York, 1890, s. 148-149, 154-170.

<sup>474</sup> Sykes, a.g.e., s. 2-3.

<sup>475</sup> Sykes, **Dâru'l-İslâm**, (Çev. Yılmaz Tezkan), 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000, s. 15.

<sup>476</sup> Moerlein, a.g.e., s. 159, 165.

Kahire’de çalışmaktaydı. Talhamy’nin yılın farklı dönemlerinde farklı yerlerde çalışması kuşkusuz müşteri yoğunluğunun bir yansımasıydı.<sup>477</sup>

1911 yılının Nisan ayında Port Said’ e gelen Solomon Johnson ise, Thomas Cook acentesinin şehirdeki şubesinde, Kudüs gezisi için gerekli işlemleri tamamlamak istediğinde, görevliler kendisine, birkaç gün süreyle Yafa’ya gidecek gemilerde yer olmaması nedeniyle, ilk olarak Kahire’yi gezmesini önermişlerdi. Johnson’a göre bu yoğunluğa, Paskalya Bayramı’ndan dolayı hacılar ve gezi sezonu sona ermeden Kutsal Topraklar’a gitmek isteyen turistler yol açmıştı.<sup>478</sup> 1890-1914 yılları arasında Kudüs’te meydana gelen gelişmelere dair kapsamlı bir çalışma hazırlayan Yasemin Avcı da, konsolosluk raporlarından hareketle yılın ilk üç ayında hırsızlık, cinayet ve gasp başta olmak üzere asayiş sorunlarının arttığını belirtmektedir. Bu duruma yol açan ise “söz konusu ayların Kudüs’te turist ve hac sezonuna denk gelmesi, dört bir yandan binlerce kişinin Kudüs’te toplanmasıydı.”<sup>479</sup> Bunu destekleyen bir bilgi 30 Mart 1897 tarihli bir belgede bulunabilir. Belgede “hasb-el mevsim züvvâr ve seyyâh kesretinden dolayı memleket ve kemame kilisesinin korunması için” olageldiği üzere Nablus Alayı’ndan 300 askerin Kudüs’teki 400 kişilik tabura geçici olarak kaydırılması ve 7 Nisan günü hazır bulundurulmasının emredildiği belirtilmekteydi.<sup>480</sup> Mısır’la ilgili araştırmalar da Mısır’ın bir kış tatil yeri olduğunu göstermektedir: 1889-90 kışında Kahire’yi 11 bin kişi ziyaret ederken, 1893 döneminde şehre bir haftada bin turist geldiği düşünülmekteydi.<sup>481</sup> Andrew Williamson ve Piers Bredon da Mısır’ın Thomas Cook’a gezilerini yılın tüm aylarında düzenleme olanağı kazandırdığını belirtmektedir. Williamson’a göre 1888 yılında acente yıllık gelirinin yüzde onuna tekabül eden 20.000 poundu Mısır’dan elde etmişti.<sup>482</sup> Brendon’a göre de Ortadoğu pazarı acentenin gelişimi için hayati bir öneme sahipti.<sup>483</sup>

Seyahat rehberleri ve gezi programları, seyahatnamenin kişiselliğinden farklı olarak sürekliliğe işaret etmeleri nedeniyle daha genel ve sağlıklı bir çerçeve çizmek için kullanılabilir. Baedeker’in Suriye ve Filistin rehberlerine göre, tek başına seyahat edecek bir kişi, ilkbaharda ziyaretçi sayısının fazlalığı nedeniyle kendisiyle aynı durumu paylaşan kişilerle kolaylıkla bir gezi ekibi oluşturabilirdi.<sup>484</sup> Tek neden turistler olmamakla birlikte, bazı aylarda turist sayısındaki artışa ilişkin diğer bir işaret ücret ve fiyatlardaki değişimdir. Ziyaretçi sayısı ücret ve fiyatları doğrudan

<sup>477</sup> Ek 1.

<sup>478</sup> Solomon Johnson ve beraberindekiler, Maria Teresa adlı geminin birinci ve ikinci mühendislerine odaları için ekstra ücret ödeyerek kendilerine yer bulabilmişlerdi. Bkz. Johnson, a.g.e., s. 133; 1906 yılında çıktığı dünya turunda Cezayir ve İtalya’nın ardından şubat ayında Mısır’a gelen New Yorklu avukat George L. Carlisle ise Kahire’nin kozmopolit yapısını anlatırken, sezonda iyi giyimli turistlerin, bu görüntünün bir parçası olduğunu söylemektedir. Carlisle’nin sezon olarak kastettiği kış aylarında gelen turistlerin yaratmış olduğu gezi sezonu olmalıdır. Bkz. Carlisle, a.g.e., s. 38-39.

<sup>479</sup> Avcı, a.g.e., s. 200.

<sup>480</sup> BOA, BEO, 927, 69482 (26 Şevval 1314/30 Mart 1897).

<sup>481</sup> Hunter, a.g.e., s. 42.

<sup>482</sup> Williamson, a.g.e., s. 52.

<sup>483</sup> Brendon, a.g.e., s. 129.

<sup>484</sup> **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 2; **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. X; 1906 tarihli baskıda ise önceki rehberlerde olduğu gibi ilkbahar ifadesi geçmemekle birlikte, dönem ifadesiyle ilkbahar kastedilmiş olmalıdır. Bkz. **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, s. XII.

etkilemekteydi. Kutsal Topraklar'da sonbaharda yapılacak bir gezi ilkbahara, yazın yapılacak bir gezi ise diğer tüm aylara kıyasla daha ucuzdu.<sup>485</sup> İstanbul'da ise gezi sezonunda günlük 10 frank olan tercüman ücreti, sezon dışı olması ve birkaç günlüğüne anlaşılması halinde iki ya da üç frank düşmekteydi.<sup>486</sup> Mısır'da da fiyatlar ve ücretler, tahmin edileceği üzere fiziksel koşulların seyahat için oldukça sorunlu hale geldiği yaz aylarında daha düşüktü.<sup>487</sup>

Gezi sezonunun belirlenmesinde, XIX. yüzyılın sonlarından itibaren gemi şirketleri ve seyahat acenteleri tarafından düzenlenen ve birçok ülkeyi içine alan cruise gezileri de kullanılabilir. Birkaç ay süren bu gezilere katılan yüzlerce turist farklılık göstermekle birlikte, Osmanlı şehirlerini şubat, mart ve nisan aylarında ziyaret etmekteydi. Seyahat programları ve basında yer alan ilan ve haberler gezilerin yılın ilk aylarında başladığını ve transatlantiklerin takip eden ay içinde Osmanlı limanlarına demir attıklarını göstermektedir.<sup>488</sup> Bu gezilerin farklı ülkelerdeki birçok şehri kapsayan, uzun ve pahalı ticari girişimler olduğu düşünüldüğünde, organizatörlerin her bölgenin iklim yapısını dikkate aldıkları ve turistlerin de önemli bir ücret ödeyerek katıldıkları son derece lüks gezilerde eksiksiz bir deneyim elde etmeyi umdukları düşünülebilir. Fiziksel koşulların, gezilerin belirli aylarla sınırlanmasında etkili olduğu ileri sürülebilir. Farklı yıllara ait birkaç örnek konunun daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Osmanlı limanlarına sürekli olarak cruise gezisi düzenleyen Alman Hamburg-American Line şirketinin 1898 tarihli gezisine katılan 600 turist New York'tan 27 Ocak günü yola çıkmıştı. Turistler, 69 gün sürecek gezi boyunca Maderia, Cebel-i Tarık, Malaga, Cezayir, Cenova, Nice, Tunus, İskenderiye, Yafa, Beyrut, İstanbul, Atina, Hanya, Palermo ve Napoli'ye uğradıktan sonra 6 Nisan'da başlangıç noktası olan New York'a ulaşacaklardı.<sup>489</sup> Aynı şirket 1902 yılında Akdeniz ve Karadeniz'i de içine alan ve 12 Mart günü New York'tan yola çıkacak olan bir geziye dair gazetelere ilan vermişti.<sup>490</sup>

Amerika Birleşik Devletleri'nin Kudüs'teki eski konsolos yardımcısı Frank C. Clark'ın 1895'ten itibaren düzenlediği geziler de şubat ayında başlayıp nisan ayında sona ermekteydi. Bu

<sup>485</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 1-2; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. IX; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, s. XI; **Clark's Tours in Palestine and Syria**, Frank C. Clark, New York, s. 6.

<sup>486</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 33; Aynı rehberin 1910 tarihli baskısında, gezi döneminde Bursa'daki otellerde yer olup olmadığının telgraf ile öğrenilmesi önerilmekteydi. Bkz. Coufopoulos, a.g.e., s. 190.

<sup>487</sup> **Baedeker's Egypt**, Karl Baedeker, Leipsic, 1902, s. XIII.

<sup>488</sup> **To the Azores, Maderia...** s. 2-3; **Winter Cruise...** s. 3-4; **Cook's Cruise to the Mediterranean the Orient and Bible Lands**, Thos. Cook and Son, New York, s. 5; **New-York Daily Tribune**, 10 Ocak 1902, s. 11; **New-York Daily Tribune**, 30 Nisan 1904, s. 11; **Clark's 14th Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient February 8th. 1912**, Frank C. Clark, New York, t.y.

<sup>489</sup> Gazetede gemiden Auguste Victoria olarak bahsedilmekle birlikte, geminin adı Augusta Victoria'dır. Bkz. "Bound for the Orient", **The Sun**, 27 Ocak 1898, s. 7.

<sup>490</sup> Şirket, 22 Ocak günü bir başka Doğu gezisi düzenlemekteydi. Clark acentesi tarafından planlanan cruise gezisi de 4 Şubat günü New York'tan başlayacaktı. Bkz. **New-York Daily Tribune**, 18 Ocak 1902, s. 13; **Souvenir List of Members. Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 8th to April 19th 1906**, Frank C. Clark, New York, t.y.; 3 Mart 1906 tarihli Amerikan gazetesi **The Sun**'da yer alan habere göre ise, Meteor adlı gemi 260 turist şubat ayı sona ererken İstanbul'a gelmişti. Bkz "Americans Not Popular", **The Sun**, 3 Mart 1906, s. 2.

gezilere dair diğer aylara ait örnek yoktur.<sup>491</sup> Gezilerin bu tarih aralıklarına sıkıştırılma sebebi, 1905 yılı gezi programında mevcuttur. Clark, potansiyel müşterilerini etkilemek adına sayfalar boyunca anlattığı 2 Şubat-13 Nisan arasında yapılacak gezisine katılan turistlerin güzergâhtaki ülkeleri en uygun koşullarda ziyaret edeceklerini dile getirmektedir. Ona göre; “kış ortasında yapılacak bir yaz ortası gezisi”, soğuk enlemlerde yaşayan insanlara, bu bölgelerde şubat ve mart aylarında görülen havadan uzaklaşma fırsatı sunmaktaydı. Gezi, “ziyaret edilecek ülkelerde bizim haziran ayımıza denk gelen dönemde” yapılacak ve bu tarihte Osmanlı Devleti, Yunanistan ve Riviera yeşille kaplanmış, çiçekler açmış ve doğa capcanlı olacaktı. Bunlardan dolayı, şubat, mart ve nisan ayları “bu ülkeleri en uygun şartlarda görmenin tam zamanıdır.”<sup>492</sup>Anılarında İstanbul’a transatlantiklerle gelen turistlere yer veren Sermet Muhtar Alus da, Hamburg, Liverpool ve New York’tan kış bitimine doğru yola çıkan bu gemilerin, İstanbul’a geldikleri tarihi “bahar başlangıcı” olarak belirtir.<sup>493</sup>

Sonbahar dönemine ait örnekler de oldukça fazladır. *Times*’ın 1 Ekim 1890 tarihli haberine göre Chimborazo adlı gemide bulunan 80 İngiliz turist, Levant ve Kırım gezisi kapsamında eylül ayında İstanbul’a gelmişti.<sup>494</sup> Vectis adlı gemi ise 13 Ekim 1906 günü, taşıdığı 127 turist ile Marsilya, Palermo ve Korfu’dan sonra İstanbul’u uğramıştı. Geminin İstanbul’da üç gün kalması ve İzmir, Pire, Calamaki ve Nauplia’dan sonra hareket noktası olan Marsilya’ya ulaşması bekleniyordu.<sup>495</sup> 21 Ekim günü de Argonaut’ta bulunan 120 turist şehri ziyaret edecekti.<sup>496</sup> Aynı tarihlerde İstanbul’u gezen 300 Amerikan ve İngiliz turist, gezilerinin bir sonraki adımı olan Sivastopol’e 23 Ekim günü hareket etmişti.<sup>497</sup> Bir Fransız gemisi olan Etoile ile seyahat eden 260 turist ise İstanbul’a 15 Eylül 1906 günü gelmişti.<sup>498</sup>

Thomas Cook and Son, Henry Gaze and Sons, Frank C. Clark, Ramond and Whitcomb dâhil olmak üzere seyahat acenteleri de farklı uzunluklardaki gezilerini ilkbahar ve sonbahar için satışı

<sup>491</sup>1900 gezisi 3 Şubat-7 Nisan tarihleri arasında,1902 gezisi 8 Şubat-22 Nisan, 1903 gezisi 7 Şubat-13 Nisan, 1906 gezisi 8 Şubat-9 Nisan, 1908 gezisi 6 Şubat-16 Nisan, 1911 gezisi 4 Şubat-16 Nisan, 1912 gezisi 8 Şubat-19 Nisan, 1914 gezisi 2 Şubat başlangıç olarak planlanmaktaydı. Bkz. **Proposed Cruise to the Mediterranean and the Orient February 3 to April 7 1900**, Frank C. Clark, New York, t.y.; **Souvenir List of Clark’s Cruise of the Celtic to the Mediterranean and the Orient February 8 to April 22**, Frank C. Clark, New York, t.y.; **Clark’s Cruise to the Mediterranean and the Orient February 7th to April 1903 A Tour of 65 Days**, Frank C. Clark, New York, t.y.; **Souvenir List of Members. Clark’s Cruise to the Mediterranean and the Orient February 8th to April 19th 1906**, Frank C. Clark, New York, t.y.; **Clark’s Tenth Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient**, Frank. C. Clark, New York, t.y.; **Clark’s Cruise to the Mediterranean and the Orient February 4th. 1911**, Frank. C. Clark, New York, t.y.; **Clark’s 14th Annual Cruise to to the Mediterranean and the Orient**, Frank C. Clark, New York, t.y.; **Clark’s 16th Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient**, Frank. C. Clark, New York, t.y.

<sup>492</sup> **Clark’s Cruise to the Mediterranean and the Orient, February 2nd to April 13th 1905**, Frank C. Clark, New York, t.y.; Benzer bir değerlendirme Thomas Cook acentesi tarafından 4 Şubat-15 Nisan 1903 tarihinde düzenlenecek gezi için de yapılmaktaydı. Bkz. **Cook’s Cruise...**, s. 11.

<sup>493</sup> Sermet Muhtar Alus, “İstanbulda Seyyahlar”, **Akşam**, 21 Mart 1951; Gazetesinin adından dolayı Mizancı Murad olarak bilinen Mehmed Murad’ın 1891 yılında yayımlanmış olduğu *Turfanda mı Yoksa Turfa mı?* adlı eserde de, Varna-İstanbul seferini düzenleyen Volkan vapuruna dair ifadeler, turistlerin şehri. Bkz. Mehmed Murad, **Turfanda mı Yoksa Turfa mı?**, Akçağ Yayınları, Ankara, 1999, s. 1.

<sup>494</sup> “British Tourists at Constantinople”, **Times**, 1 Ekim 1890, s. 13.

<sup>495</sup> **The Levant Herald and Eastern Express**, 13 Ekim 1906, s. 512.

<sup>496</sup> **The Levant Herald and Eastern Express**, 6 Ekim 1906, s. 500.

<sup>497</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 35, 6 (13 Şaban 1322/23 Ekim 1904).

<sup>498</sup> **The Levant Herald and Eastern Express**, 15 Eylül 1906, s. 457.

sunmaktaydı.<sup>499</sup> Thomas Cook'un her yıl yayımlamış olduğu gezi programlarıyla ilan ettiği standart diğer bir ifade ile tüm detayları, aylar öncesinden ayarlanmış kamuya açık geziler, gezi rehberlerinin takvimini benimsemişti. Acentenin müşterilerine sunduğu üç gezi alternatifinden bir tanesi olan bu standart geziler Mısır, Kutsal Topraklar, İzmir, İstanbul ve Yunanistan'ı kapsamakta; kış ve ilkbahar için ilan edilmekteydi. Bu gezilere katılan turistler önce Mısır'ı gezmekte, ardından Kutsal Topraklar, İzmir, İstanbul ve Atina'ya uğradıktan sonra ülkelerine dönmekteydiler. Acentenin bir gezi programında yer alan tarihler, zaman-mekân ilişkisini açıkça göstermektedir. 1889 bahar döneminde en az dört tane rehberli gezi düzenlenmesi planlanmaktaydı ve programda sekiz tane uzun Filistin gezisi yer almaktaydı. İlk gezinin planı şöyleydi: 5 Ocak günü Londra'dan hareket, kıta turunun ardından 15 Ocak günü İskenderiye'ye varış, Mısır gezisinin ardından 18 Şubat günü Yafa'ya varış, yaklaşık bir ay süren Filistin gezisinden sonra 19 Mart günü Beyrut'tan hareket ve 26 Mart günü İstanbul'a varış. 1 Nisan günü İstanbul'dan yola çıkış ve 3 Nisan'da Atina'ya, 9 Nisan'da Brindisi'ye varış. Gezi, 13 Nisan'da Londra'da sona erecekti. En geç tarihli gezi ise 23 Şubat günü Londra'dan başlayacak ve 18 Mayıs günü aynı yerde tamamlanacaktı.<sup>500</sup> Thomas Cook, bu tür gezilerini daha çok yılın ilk aylarında düzenlemekte ve Filistin için ilkbaharı önermekle beraber acente sonbahar aylarını da değerlendirmekteydi.<sup>501</sup> 1888 yılında acente, sonbaharda, ilkbahara göre daha fazla turiste hizmet etmişti.<sup>502</sup> Acentenin belirttiğine göre turistlerin büyük bir kısmını standart gezilerden ziyade acente hizmetini kullanan ancak gezi tarihlerini ve gezi arkadaşlarını kendileri belirleyen özel gezi gruplar oluşturmaktaydı. Bundan dolayı bu kişilerin daha çok hangi dönemde Filistin'i ziyaret ettikleri tam olarak belli olmamakla beraber, standart turlarla aynı dönemde bölgeyi gezmiş olmalıydılar.<sup>503</sup>

Turistlerin ziyaret ettikleri bölgeler için yerel gezi döneminin doğrulanması açısından Osmanlı belgelerinin iki önemli eksikliği mevcuttur: Osmanlı şehirlerine gelen yabancıların kayıtlarının eksiksiz tutulmaması ve mevcut kayıtlarda bu kişilerden genellikle "seyyâh" olarak bahsedilmesi nedeniyle seyahat amacının belirsiz kalması. Bununla beraber belgelerde yer alan bazı ifadeler, her ne kadar eksik olsa da, örneğin "geşt ü güzâr", "beray-i ziyâret", "seyr ü seyâhat" olmak üzere takip edilen güzergâh, ziyaret alanı ve Osmanlı limanlarına sürekli olarak turist taşıyan gemilerden hareketle bir sonuca varılabilir. Bu verilerin üzerine kurulu tarih tespitinin eksiklikleri barındırdığı ve zaman-mekân açısından sınırlı bir çerçeve sunduğu unutulmamalıdır.

<sup>499</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. X; 1906 tarihli baskıda ise Thomas Cook'un yanı sıra Frank Clark ve Raymond ve Whitcomb'un her yıl çeşitli uzunluklarda turlar düzenledikleri belirtilmekle beraber herhangi bir dönem aralığı verilmemektedir. Ancak bu acentelerin de benzer dönemlerde gezi düzenlemeleri kabul edilebilir. Bkz. **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, s. XII; **Clark's Tours...**

<sup>500</sup> **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1888-1889**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 25.

<sup>501</sup> **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1881-1882**, Thomas Cook and Son, Londra, s. 16; "Cook's Tours", **Times**, 13 Eylül 1906, s. 11.

<sup>502</sup> **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1891-1892**, Thomas Cook and Son, Londra, s. 11.

<sup>503</sup> **1900 Programme of Arrangements for Cook's Tours in Palestine**, Thomas Cook and Son, Londra, 1899, s. 11.

Osmanlı belgelerinde gezi dönemini destekleyecek onlarca örnek mevcuttur. Arşiv belgeleri, Osmanlı topraklarına sürekli turist taşıyan gemilerin, büyük oranda seyahat rehberleriyle uyumlu bir takvime sahip olduklarını göstermektedir. Bu kayıtların tamamına yer vermek mümkün değildir. Bundan dolayı genel resmi yansıtacağı düşünülen, farklı tarih ve bölgelere ait birkaç örnekle yetinilecektir.

Alman Hamburg-American Line şirketinin Augusta Victoria adını taşıyan gemisi 1901 yılı Mart ayında 300 turist ile İstanbul'a gelirken, turistler için Pera Palas'ta balo düzenlenmesi planlanmaktaydı.<sup>504</sup> Belgelerde sıklıkla karşılaşılan diğer bir gemi olan Argonaut'un seyahat takvimi de büyük ölçüde aynıdır. Gemi, iki yüzden fazla turist ve personel ile 1899 yılı Şubat ayının sonuna doğru İstanbul'dan Yafa'ya hareket etmişti.<sup>505</sup> Argonaut, izleyen yılda yine şubat ayında 134 turist ile İzmir'de demirliydi.<sup>506</sup> 1900 yılına ait bir arşiv kaydı, geminin ilkbahar döneminde taşıdığı 170 turist ile birlikte "sinîn-i sâbıkâ misüllû" Osmanlı sularında bulunduğu bilgisini ilgili memurlara iletmekteydi.<sup>507</sup> Belgede geçen "sinîn-i sâbıkâ misüllû" ifadesi, yukarıda verilen örneklere işaret etmesinin yanı sıra, Osmanlı bürokrasinin geriye doğru bir okumaya imkân verecek ölçüde kontrolü altında bulundurduğu sınırlarda gerçekleştirilen bu tarz seyahatleri takip ettiğini göstermektedir. Victoria adlı İngiliz gemisi ile Londra'dan yola çıkan 31 turist Yafa, Beyrut ve Kala-i Sultaniye güzergâhını kullanarak Mart 1891'de İstanbul'a gelmişti.<sup>508</sup> 30 Mart 1897 günü Turan adlı gemi ile İstanbul'a gelen Amerikalı turistler ise şehirde kendilerine gösterilen yardım nedeniyle II. Abdülhamid'e teşekkürlerini sunmaktaydı.<sup>509</sup> Bir Fransız şirketine ait iki gemi ile Truva'yı gezmek için gelen yüzlerce turist de 1898 yılında nisan ayında gelecekti.<sup>510</sup> Aynı yeri, 2 Ekim 1903 günü 183 turist ve 20 hizmetçi, benzer durumlarda olduğu gibi Fransız konsolosu ve kolluk kuvvetlerinin yardımı ile gezmiş ve ardından seyahatlerinin bir sonraki adımı olan İstanbul'a doğru yola çıkmışlardır.<sup>511</sup> 20 Haziran 1898 günü, ise İstanbul'da bulunan yaklaşık 60 kadar Alman turist, Ayasofya ve Sultanahmet Camilerinin yanı sıra aynı bölgede bulunan dikili taşları ve arkeoloji müzesini gezmişti.<sup>512</sup> 21 Eylül 1887, Trieste limanından yola çıkan Avusturya-Macaristan vatandaşı 115 turistin İstanbul'a geleceği haber verilirken, takip eden yılın 28 Eylül günü 500 Macar İstanbul'u gezmek için şehre adım atacaktı.<sup>513</sup> 2 Ekim 1904 gününe ait bir arşiv belgesinde de bir Fransız gemisi ile Yafa'dan Beyrut'a gelen ve Şam gezilerinin ardından dönen 63 Fransız turistin, yol üzerinde bazı

<sup>504</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 26, 84 (22 Zilkaade 1318/13 Mart 1901); Gemi bir yıl sonra da aynı dönemde İstanbul'daydı. Bkz. "Augusta Victoria," **İkdam**, 9 Mart 1902, s. 3.

<sup>505</sup> BOA, Y.PRK, ASK, 147, 77 (18 Şevval 1316/1 Mart 1899).

<sup>506</sup> BOA, Y.A.,HUS, 406, 3 (Gurre-i Muharrem 1318/30 Nisan 1900); **İkdam** gazetesinin haberine göre gemi 1902 yılında, 129 turist ile birlikte Marsilya, Napoli, Yafa, Hayfa ve Beyrut'un ardından 10 Mart günü İstanbul'a gelmişti. Turistlerin şehri gezmesinin ardından Pire, Napoli, İskenderiye ve Marsilya'ya doğru hareket etmesi bekleniyordu. Bkz. "Argonaut", **İkdam**, 11 Mart 1902, s. 3.

<sup>507</sup> BOA, DH. MKT, 939, 24 (12 Muharrem/19 Mart 1905).

<sup>508</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 7,83 (5 Şaban 1308/16 Mart 1891).

<sup>509</sup> BOA, Y.A.,HUS, 324, 11(14 Şevval 1312/10 Nisan 1895) .

<sup>510</sup> BOA, BEO, 1100, 82442, (5 Zilkaade 1315/28 Mart 1898).

<sup>511</sup> BOA, DH.MKT, 773,27 (10 Recep 1321/2 Ekim 1903).

<sup>512</sup> BOA, Y.PRK,ZB, 21,18(30 Muharrem 1316/20 Haziran 1898).

<sup>513</sup> BOA, Y.PRK,ZB, 3, 89 (12 Muharrem 1305/20 Eylül 1887); BOA,Y.A.,HUS, 217, 57 (11 Muharrem 1306/17 Eylül 1888).

yerlere uğradıktan sonra başkent İstanbul'a gidecekleri polis müdürlüğünden bildirilmişti. Belgede "bazı sahiller" olarak ifade edilen yerlerin, dönemin gezileri düşünüldüğünde Efes Antik Kent için İzmir ve Truva için Kumkale olması kesin gibidir.<sup>514</sup>

Bu tarihlerin dışında gerçekleştirilen gezilere dair arşiv kayıtları da bulunmaktadır. Bu örnekler yaz aylarında yapılan gezilerin istisna olmadıklarını, yılın belirli dönemlerinin turistler tarafından görmezden gelinmediğini aksine yüzlerce kişilik grupların sıcak aylarda Osmanlı şehirlerinde zaman geçirdiklerini doğrulamaktadır. Örneğin, 27 Temmuz 1892 günü 350 Alman ve Avusturya-Macaristanlı turistin Truva'yı ziyaretleri için gerekli düzenlemelerin yapılması istenmekteydi.<sup>515</sup> Temmuz 1898'de ise 25 kişilik bir Fransız kafilesi Kutsal Toprakları ziyaret edecekti.<sup>516</sup> 22 Ağustos 1904 günü 100 üzerinde Amerikalı turist Yunanistan gezilerinin ardından İstanbul'a gelecekti.<sup>517</sup> Ancak bu tür örnekler diğer aylara kıyasla daha azdır. Kış aylarına dair örnekler neredeyse yok gibidir. Bundan dolayı, bu gezilere dair kayıtlar kısmen de olsa gezi dönemini desteklemektedir.

### 3.2. Gezi Türleri: Turistler Nasıl Seyahat Eder?

Turistler gezilerini genel olarak iki farklı biçimde gerçekleştirmekteydiler: araçlar kullanarak ya da herhangi bir hizmet satın almadan tek başlarına. Turistlere hizmet etmek için birçok aktör bulunmaktaydı. Seyahat şirketlerinin, acentelerin ya da bağımsız çalışan tercümanların gezinin tamamı ya da bir kısmı için gerekli düzenlemeleri yaptıkları gezilerde turistler, ücret karşılığında tüm planlama ve lojistik yükünü hizmet sağlayıcılara devretmekteydi. Seyahat şirketlerini ve acenteleri kullanan turistler, cruise adı verilen gezilerde birçok ülkeyi zincirin halkaları gibi sırayla gezebilir, daha sınırlı bir içeriğe sahip standart turlara katılabilir ya da kendi özel gezi programlarını zaman ve

<sup>514</sup> BOA, DH.MKT, 897,29 (22 Recep 1322/2 Ekim 1904); 13 Nisan 1890 günü Amerikalı 26 kişilik bir gruptan bazıları, Mısır ve Suriye gezilerinin ardından İstanbul'a gelmiştir. Bkz BOA, Y.PRK, ZB, 5,47 (22 Şaban 1307/13 Nisan 1890); 6 Nisan 1898 günü, Marsilya'dan yola çıkan ve Mudanya'ya gelen yaklaşık 200 Fransız turist, Bursa'da bir gece kaldıktan sonra İstanbul'a hareket edecekti. Bkz. BOA, Y.PRK, UM, 41, 71 (30 Mart 1314/11 Nisan 1898); Peşte'den yola çıkan 112 kişilik bir katile Korfü, İskenderiye, Kahire ve Kudüs gezilerinin ardından 29 Eylül 1887 günü İstanbul'u ziyaret edecekti. Bkz. BOA, Y.A, HUS, 207, 21(11 Muharrem 1305/29 Eylül 1887); Cuma selamlığına katılmak üzere 28 Mayıs 1887 günü İstanbul'a gelen 80 Macar turist, şehirde bir hafta kaldıktan sonra Bükreş'e dönecekti. Bkz. BOA, Y.PRK, EŞA, 6, 71 (3 Ramazan 1304/26 Mayıs 1887); Mayıs 1903'te Truva'ya gitmiş olan 27 turistten üçü orada kalmış, 21'i İstanbul'a giderken, üç kişi de İzmir'e gitmişti. Bkz. BOA, Y.PRK, ASK, 195,95 (21 Safer 1321/19 Mayıs 1903); Nisan 1899'da Lusitania adlı yat ile İstanbul'a gelen 100 turist için bkz. BOA, Y.MTV, 189, 38 (2 Zilhicce 1316, 13 Nisan 1899); Nisan 1902'de Midilli ve Ayasuluk ve Dikili'ye gidecek olan turist için bkz. BOA, DH.MKT, 490, 29 (17 Muharrem 1320/26 Nisan 1902); 15 Nisan 1910 günü İtalya üzerinden İstanbul'a gelen ve Boğaziçi'ni gezdikten sonra Kala- i Sultaniye'ye ve Yunanistan'a gidecek turistler için bkz. BOA, DH.EUM, THR, 96, 4 (5 Rebiyülahir 1328/16 Nisan 1910); Ekim 1903'te Truva'yı gezen ve İstanbul'a hareket eden 192 Fransız turist için bkz. BOA, Y.PRK,ASK, 205, 28 (10 Recep 1321/2 Ekim 1903); 7 Ekim 1908 günü özel bir gemi ile İstanbul'a gelen 66 İngiliz turist için bkz. BOA, Y.PRK.TŞF, 5, 61 (11 Ramazan 1326, 7 Ekim 1908); Mayıs 1901'de İstanbul ve İzmir'i ziyaret ettikten sonra Girit'e giden 62 turist için bkz. BOA, Y.PRK,ASK, 169, 63 (25 Muharrem 1319/14 Mayıs 1901); Nisan 1905'te selamlık merasimine kabul edilmeleri için başvuru yapılan 120 Macar turist için bkz. BOA, Y.A, HUS, 486,11 (3 Safer 1323/9 Nisan 1905); Nisan 1906'da İstanbul'da bulunan 60 Macar ve Bursa'ya giden 42 Alman turist için bkz. BOA, Y.PRK,ŞH, 13, 66 (21 Safer 1324/16 Nisan 1906).

<sup>515</sup> BOA, DH.MKT, 1970, 68 (16 Zilhicce 1309/12 Temmuz 1892).

<sup>516</sup> BOA, BEO, 1179, 88393 (12 Rabiülevvel 1316/31 Temmuz 1898).

<sup>517</sup> BOA, İ.HUS, 120,18 (10 Cemaziyelahir 1322/22 Ağustos 1904); Benzer bir örnek için bkz. BOA, BEO, 2360,176969 (17 Cemaziyülevvel 1321/11 Ağustos 1903).

mekân sınırlaması olmaksızın oluşturabilirlerdi. Böyle bir durumda turistlerin yapması gereken tek şey: güzergâhı belirlemek, direktifleri takip etmek ve anı yaşamaktı. Acentelerin ve tercümanların rolü, Thomas Cook and Son tarafından hazırlanan bir Filistin gezi programında acentenin amacı olarak ifade edildiği üzere “kendilerini bizim hizmetimize emanet edenlerin konfor ve güvenliğini sağlamak”tı.<sup>518</sup> Bu durum Mısır, Suriye ve Kutsal Topraklar için fazlasıyla geçerliydi çünkü iç bölgelerde ulaşım, konaklama ve beslenme sorunlarının yanı sıra güzergâh üzerinde bulunan yerel unsurların işbirliği ve tehdidi, bölgenin diline, yaşam tarzına ve toplumsal ve sosyal yapısına yabancı olan turistlerin üstesinden tek başlarına gelmekte büyük zorluklar yaşayacağı sorunlardı.

Rehberli turların ve bağımsız gezilerin farklı artıları vardı. İlk olarak tek başına gezmek, bir kişi için gerekli malzemelerin bir grup için de kullanılabilmesi göz önüne alındığında daha pahalıydı. Baedeker’in 1894 rehberine göre tek başına gezen bir turist hem daha fazla güçlük çekmekte hem de bir grup gezisine kıyasla üçte bir ya da dörtte bir oranında fazla ücret ödemek zorundaydı. Yine yabancı bir coğrafyada bireyin kendisiyle aynı kültürel kodları paylaştığı bir grup ile seyahat etmesi, gezinin kalitesini artıracaktı. Rehberli gezilerin en büyük avantajı ise, gezinin kısa sürede konforlu bir biçimde tamamlanmasıydı. Ancak bu gezilerde turist, tanımadığı kişilerle birlikte zaman geçirmek ve gezi öncesinde belirlenen rotayı takip etmek zorundaydı. Bireyin yolculuk üzerindeki kontrolü oldukça sınırlı hale gelmekteydi. Buna ek olarak, özel turlarda bireyin birlikte seyahat edeceği kişileri seçmesinin ve güzergâhını kendisini belirlemesinin karşılığı daha fazla ödemeydi.<sup>519</sup>

Turistlerin, gezi alanının büyük oranda meskûn mahal ile sınırlı olduğu Kahire, Beyrut, Kudüs, İstanbul ve İzmir gibi yerlerde ise basit bir tercümandan fazlasına ihtiyaç duymadıkları söylenebilir. Bunlara ek olarak herhangi bir aracı kullanmadan, Osmanlı Devleti’ne tek başına gelen turistlere dair örnekler, yabancıların tek bir kalıpta seyahat etmek zorunda olmadıklarını ve kişiselliğin muhafaza edildiği alanların varlığını teyit etmektedir.

Turistler gezi şirketlerini kullandıklarında ya da gezi grupları ile seyahat ettiklerinde kabileler halinde seyahat etmekteydiler. Örneğin, 1906 yılı Nisan ayında, Almanya Leipzig merkezli Orient Reise Club’a bağlı 46 turist İstanbul’a gelmişti. Turistlerin şehirde bir hafta kaldıktan sonra Bursa’yı ziyaret etmeleri beklenmekteydi.<sup>520</sup> Özellikle cruise gezilerine katılan turistlerin sayısı yüzlerce kişiye ulaşmaktaydı: Frank C. Clark tarafından 1902 yılında düzenlenen doğu gezisine 820 turist

<sup>518</sup> **Programmes and Itineraries of Cook’s Arrangements for Palestine Tours, Egypt and the Nile, Sinai, Petra, Moab, the Hauran, Turkey, Cyprus, Greece, Asia Minor and Italy. for the Season of 1880-81**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 13.

<sup>519</sup> **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, s. X; **1896-97 Programme of Arrangements for Cook’s Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.**, Thomas Cook and Son, Londra, s. 14.

<sup>520</sup> **The Levant Herald and Eastern Express**, 7 Nisan 1906, s. 159; **The Levant Herald and Eastern Express**, 14 Nisan 1906, s. 172; Bu seyahat klubünün 1910 yılında İstanbul’a gerçekleştirdikleri geziyede Osmanlı kıyafetleri içinde çektilerindeki toplu fotoğraf için bkz. **Doğu’nun Merkezine...**, a.g.e., s. 208.



katılmıştı.<sup>521</sup> Yürüyerek dünya turuna çıkan ya da seyahatlerini bisiklet kullanarak gerçekleştirenler ise genellikle tek başına seyahat etmekteydi.

Şirketler ve acenteler: turistlere aylar öncesinden gezilerini, tüm kapsam ve detaylarıyla belirleyip seçmelerine olanak veren bir alt yapı sunmaktaydı. Bunun yanı sıra, turistlerin oluşturduğu pazardan pay almak isteyen ve turistlere benzer hizmetleri sunan tercümanlar liman, tren istasyonları, otel ve dükkânların çevrelerinde turistleri karşılayarak müşteri kazanmaya çalışmaktaydılar. Said Naum-Duhanî'nin ifadesiyle tercümanlar “yabancılar için bir çeşit pusu kuruyordu.”<sup>522</sup> Bu durumun doğal sonucu ticari rekabetti. Pazar üstünlüğünü elde etme çabaları basın ve gezi programları yoluyla doğrudan ve dolaylı olarak sürdürülmekteydi. Thomas Cook'un Doğu gezilerine başlamasının üzerinden beş yıl gibi kısa bir süre geçtikten sonra Beyrut, Yafa, Kudüs ve İskenderiye'den 17 tercüman, turizm endüstrisinin güncel durumunu ve seyahat acentelerinin yarattığı tekelden duydukları rahatsızlığı “eski bir seyyâh” aracılığı ile *Times* gazetesine gönderdikleri bir mektup ile duyurmuştu. 9 Haziran 1874 günü *Times* gazetesinde yayınlanan mektup ve bu mektuba üç gün sonra Thomas Cook'un aynı gazete sütunlarında verdiği cevap, ticari rekabetin filizlendiğini göstermektedir. Tercümanlar, İngiliz acentelerin turist pazarını tekelleştirmeleri nedeniyle gelir kaynaklarının neredeyse tamamını kaybettiklerinden şikâyet etmekteydiler.<sup>523</sup> Buna yol açan ise Cook'un kendisi hakkında oluşturduğu yanlış imajdı. İşlerini kaybetmek üzere olan tercümanların iddiasına göre acentenin reklamları, Nil'de yolculuk için gerekli biletlerin kendisinden ya da Kahire'deki otellerden temin edilmesi, İskenderiye'den Yafa'ya gitmek için acentenin biletlerinin kullanılması gerektiğini ve bir Filistin gezisinin ayrılmaz parçası olan iyi at, çadır ve tercümanın sadece acente tarafından sağlanabileceği bilgisini işlemekteydi. İngiliz kamuoyuna seslenerek bu duruma karşı çıkan tercümanlar, Cook'un en iyi tercümanları işe almadığını ve müşterilerinden gezi esnasında, gezi ücretine dâhil olması gereken battaniye ve yiyecek için ekstra ücret aldığını öne sürerek, acentenin hizmetini tartışmalı hale getirmeye çalışmaktaydılar. Tercümanlar deneyimli ve ilgili bölgeler hakkında oldukça bilgi sahibi olduklarını belirterek, kendilerinin acentelerden farklı olarak, ziyaretçilere kendi rotalarını belirleme imkânı sunduklarını dile getirmekteydiler.<sup>524</sup>

Thomas Cook cevabında, bu ithamların hiçbirini kabul etmediğini ve tercümanlar ile arasındaki çekişmenin yeni olmadığını belirtmekteydi. Tercümanların bir yıl önce benzer bir metni, Doğu'daki resmi görevlilere önemli miktarda para teklif ederek İngiliz gazetelerine gönderme teşebbüsleri başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Yazının devamında Cook, tercümanların nitelikleri konusunda şüphesi olmadığını ve son yıllarda gelirlerinin azaldığını kabul etmekle beraber, tercümanların ileri sürdüğü üzere, bu duruma kendisi hakkında reklamlarında yer verdiği yanlış bilgiler değil, turistlere sunduğu

<sup>521</sup> McCready ve Tyndall, a.g.e., s. 401-412.

<sup>522</sup> Duhanî, bu yorumu İstanbul'da Bazil Zakarof adlı bir tercüman özelinde yapmaktadır. Ancak dönemin ruhunu yansıttığına kuşku yoktur. Bkz. Said Naum-Duhanî, **Eski İnsanlar Eski Evler 19. Yüzyılda Beyoğlu'nun Sosyal Topoğrafyası**, (Çev. Cemal Süreyya), Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul, 2017, s. 93-94.

<sup>523</sup> Brendon, a.g.e., s. 122.

<sup>524</sup> Mairs ve Muratov, a.g.e., s. 113.

hizmetin niteliği yol açmıştı. Cook, bağımsız tercümanlarla seyahat eden kişilerin yaşadıkları sorunları gündeme getirerek yerel unsurlara karşı üstünlüğünü pekiştirmektedir. Örneğin, bu tercümanlar ile Filistin’de seyahat eden turistlerden bazıları erzak ve kıyafet temin etmek için Cook’un gezi kampına başvurmuş, Belçikalı bir soylu ise tercümanının çadır ve diğer kamp malzemelerini kumarda kaybetmesi nedeniyle önemli bir sorunla karşı karşıya kalmıştı. Tercüman, soyludan kumar borcunu ödemesini ya da kampa el konulacağını söylemişti. Tekel olma konusunda ise tercümanlar ile aynı argümanı kullanan Cook, Osmanlı Devleti’ne paket tur düzenlemeye başlamadan önce, kendisini tekel olmakla suçlayan tercümanların, başka alternatiflere sahip olmayan turistlerden istedikleri ücreti aldıklarını ileri sürmekteydi. Alternatif ise 1869 yılından itibaren Thomas Cook’dur.<sup>525</sup>

Amerikalı turist acentesi Clark örneğinde görülebileceği üzere, pazar hâkimiyeti çabaları acenteler arasında üstü kapalı sürtüşmelere de yol açmaktaydı. Clark’ın 1899 dönemi için yayınladığı Filistin ve Suriye programı, doğrudan isim vermemekle birlikte, 25 yıl önce tercümanların dile getirdiği gibi Cook acentesinin oluşturmaya çalıştığı algıyı hedef alan referanslarla doluydu. Clark, “bir diğer turizm şirketi” tarafından Filistin’i ziyaret eden turistlerin yüzde sekseninin kendi hizmet ağını kullandığı ifadesinin gerçekten uzak olduğunu ve bu şirketin ileri sürdüğü gibi 2.000 kişinin yarısına bile hizmet etmediğini dile getirmekteydi. Cook gezi programlarında her yıl tekrar edilen, bölgedeki “yegâne konforlu at arabalarının” acentenin İsviçre’de imal ettirdiği landon arabaları olduğu ve ulaşım ve nakliye için gerekli “atlar ve katırlar için sözleşmelerimiz doğrudan farklı bölgelerdeki katırcıların şeyhleri ile yapılır” ifadesine de Clark isim vermeden değinmekteydi.<sup>526</sup> Clark kendilerinin, “konforlu at arabalarının” tek sahipleriymiş gibi davranmadıklarını, 1895 cruise gezisi için getirdikleri en iyi Amerikan üreticileri tarafından imal eden at arabalarının bölgedeki yegâne Amerikan arabaları olduğunu ve kendilerinin aracı kullanmadan doğrudan hayvan sahipleri ile iletişime geçtiklerini belirtmekteydi.<sup>527</sup> Bununla birlikte ulaşım araçları, eyer, erzak, kamp malzemeleri konusunda en kaliteli ürünleri, en uygun fiyatla sunduğunu belirtirken Clark’ın pazarlama stratejisi de Thomas Cook’dan farklı değildi.<sup>528</sup>

Bağımsız tercümanları kullanmaları durumunda turistler, gerekli düzenlemeleri ve sözleşmeyi kendileri yapmak zorundaydılar. Bu durumda turistler, büyük oranda seyahati yola çıkmadan planlama şansından ve olası sorunlar karşısında, ülkesinin diplomatik görevlileri ve tercümanın dışında bir muhatap ve çözüm yolu bulma imkânından yoksun kalmaktaydılar.<sup>529</sup> Tercümanlar

<sup>525</sup> Thomas Cook, “Excursions to Egypt and Palestine,” *Times*, 12 Haziran 1874, s. 4; Brendon, a.g.e., s. 122.

<sup>526</sup> **1896-97 Programme of Arrangements for Cook’s Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 13.; **Clark’s Tours in Palestine...**, s. 4.

<sup>527</sup> **Programmes and Itineraries of Cook’s Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1885-1886**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 12; **1896-97 Programme of Arrangements for Cook’s Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 13-14; **Clark’s Tours...**, s. 3-4.

<sup>528</sup> **Clark’s Tours in Palestine...**, s. 3-4.

<sup>529</sup> Bir İstanbul gezi rehberi kaleme alan Coufopoulos’un rehberinde kendisinin ve ortağının adresi mevcuttu. Telgraf ile başvuru yapılması halinde daha önceden bir gezi satın alınması mümkündü. Bkz. Coufopoulos, a.g.e., s. 33-34.

müşterileriyle ancak ülkeye adım attıklarında karşılaşırken, şirketler ve acenteler temsilcilikleri ve basın yoluyla daha geniş bir kitleye hitap etmekteydi. Bu ticari müesseselerin, Osmanlı Devleti ve dünyanın çeşitli şehirlerindeki şubeleri ile temsil edilen kurumsallıkları, gezilerine dair en önemli referans noktalarından bir tanesi olurken, tercümanlar da benzer bir yol izlemekteydiler. Tercümanlar, müşterilerinden aldıkları tavsiye mektuplarını ya da hizmetinde buldukları kişileri öne çıkarmaktaydılar. Suriye ve Filistin’de uzun yıllar boyunca çalışmış olan Solomon N. Negima adındaki bir tercümanın müşterilerinden almış olduğu mektuplar, bu açıdan oldukça kapsamlı örnekler sunmaktadır. Negima müşterilerinden, yeni müşterilerini, kendisinin aradıkları tercüman olduğuna ikna etmek için tavsiye mektupları almaktaydı:

Grand New Hotel, Kudüs  
A.&J. Morcos, Mülk Sahibi.  
Kudüs, Mart 9 1895

Kudüs’teki kısa süreli ziyaretimiz esnasında, isimleri aşağıda yazılı olan bizler, tercümanımız olarak Solomon N. Negima’yı tuttuk. Bizler vazifelerini yerine getirmesinden baştan sona memnun kaldık. Hepimize karşı nazik ve hürmetkârdı. Sessiz sedasız biridir ve iyi derecede İngilizce bilir. İngiliz Ordusu ile Mısır’da görev yaptığını ve Mısır Seferi madalyaları olduğunu belirtmek belki dikkate değer. Filistin’de güvenilir, zeki ve saygın bir tercüman isteyen herkese içtenlikle onu tavsiye ederim.<sup>530</sup>

Seyahat şirketleri ve acenteler, düzenleyecekleri gezileri, gezi programları, gazete ilanları ve posterler aracılığıyla duyurmaktaydı. Bu programlar ve ilanlar, hem turistlerin bir sonraki gezi dönemi için planlanan gezilerden haberdar olmalarını hem de şirket ve acentelerin hizmetlerini, benzerlerinden ayıran nitelikleri doğrudan kitlelere aktarmasına olanak tanımaktaydı.<sup>531</sup> Bir sonraki yılın gezi dönemi için belirli tarih aralıklarında ve tarifelerde hazırlanan programların, özellikle cruise gezilerine dair gazete sayfalarında aylarca yer alan ilanlar, seyahat broşürleri ve posterler aracılığı ile görünür olmalarına özen gösterilmekteydi. Broşürler, poster ya da gazete ilanlarına kıyasla uzun ve detaylıydı. Gezi programlarında ve posterlerde doğal olarak Doğu’ya ait imgeler hâkimdi: deve, cami, kadın, tarihi eser ve bir Doğu şehrinde ait manzara.<sup>532</sup>

Gezi programları, tüm aşamaların günlük düzeyde detaylı bir biçimde yer aldığı metinlerdi. Programlarda; takip edilecek güzergâh, gemi ve kamaraların özellikleri, seyahat süreleri, hangi şehirde kaç gün kalınacağı ve nerelerin gezileceği, konaklama, yemek, bagaj işlemleri ve seminerler

<sup>530</sup> Mairs, a.g.e., s. 49-50; Cook acentesinin Kahire’deki tercümanlarından Hamad Hassab ise kartvizitinde 1912 yılında meydana gelen Titanik kazasından kurtulduğu bilgisine yer vermekteydi. Bkz. Mairs ve Muratov, a.g.e., s. 92.

<sup>531</sup> İlan örnekleri için bkz. “Cook’s Tour to Egypt and Palestine”, **St. James Gazette**, 28 Şubat 1884, s. 1; “Holy Land Tour”, **New-York Daily Tribune**, 17 Kasım 1889, s. 10; “Voyages Internationaux Thos. Cook et Fils”, **The Levant Herald and Eastern Express**, 23 Şubat 1891, s. 5; “Pleasure Cruise”, **The Levant Herald and Eastern Express**, 9 Nisan 1891, s. 2; “Cook’s Tours. Fifty-Third Year. Egypt, the Nile and Palestine”, **New York Daily Tribune**, 20 Kasım, 1894, s. 8; “Winter Cruise to the Azores Madeira the Mediterranean and the Orient”, **New-York Daily Tribune**, 25 Ekim 1894, s. 8; “Oriental Tours”, “Clark’s Cruise to the Orient and Mediterranean”, **New-York Daily Tribune**, 4 Nisan 1897, s. 15; “A Winter Cruise to the Orient”, **New-York Daily Tribune**, 6 Kasım 1898, s. 17; “Big Celtic Near Port.”, **New-York Daily Tribune**, 3 Ağustos 1901, s. 10; “Superb Winter Cruises to Summer Lands and Historic Scenes”, “Crete, Turkey Greece Magnificently Appointed Cruising Yatch “Vectis”, **The Sun**, 21 Eylül 1904, s. 12; “To the Mediterranean and the Orient”, **New-York Daily Tribune**, 29 Nisan 1904, s. 12; “Cook’s Tours”, **Times**, 13 Eylül 1906, s. 11; “Gaze’s Tours”, **The Sun**, 29 Aralık 1901, s. 8; “Going Abroad? Gaze’s High-Class Escorted Tours”, **New-York Daily Tribune**, 26 Aralık 1899, s. 9; “Gaze’s Oriental Tours”, **New-York Daily Tribune**, 3 Kasım 1901, s. 7; Mairs, a.g.e., s. 42.

<sup>532</sup> Bkz. **Doğu’nun Merkezine...**, s. 138,168,181,186-190; Ek. 15,16,17,18,19;

dâhil olmak üzere ücrete nelerin dâhil olup nelerin olmadığı yer almaktaydı. Metni okuyan bir kişi için ödemesi karşılığında, şirketin ya da acentenin kontrolü dışında örneğin; salgın hastalık ya da hava muhalefeti nedeniyle ortaya çıkaca beklenmedik sorunlar dışında, satın aldığı ürünü, kendisini nelerin beklediğini ve olumsuz bir durumda nasıl bir yol takip edileceği konusunda herhangi bir muğlaklık kalmamaktaydı.

Bu yayınlarda, ürün içeriğinin emsallerinden ne kadar üstün ve farklı olduğunu sürekli vurgulayan pazarlama stratejisi yoğun bir biçimde hissedilir. Şirketler ve acenteler, bu algıyı yerleştirmek adına en güzel güzergâhı, en uygun fiyatla kendilerinin sunduklarını, personellerinin ve malzemelerinin niteliklerini, müşteri sayılarını, düzenlemiş oldukları önceki gezileri sürekli tekrar etmekteydi. Eski müşterilerin “gönüllü” olarak gönderdikleri övgü yüklü mektuplar hizmet standartlarının bir göstergesi olarak kullanılmaktaydı. Alman Hamburg-American Line şirketi, kış gezilerini kendisinin bulduğunu ve en iyi sınıfların kendisiyle seyahat ettiğini müşterilerin gönüllü olarak gönderdiği mektuplarla desteklerken,<sup>533</sup> Thomas Cook and Son, 1869’ dan itibaren Doğu’ya düzenlemeye başladığı gezilerin bölgenin dar bir kitlenin tek elinden çıkarak daha geniş bir kitle tarafından ziyaret edilmesine yol açan dönüştürücü etkisini hatırlatmaktaydı.<sup>534</sup> 1897 yılına kadar 17.000 kişinin Filistin’i gezerken kendilerinden hizmet satın aldığını belirten acente, niceliğin yanı sıra niteliğe de başvurmakta idi: acente hizmet ettiği önemli kişilerin altını özenle çizmekteydi. Bu kişilerin arasında kuşkusuz 1898 yılında Osmanlı Devleti’ne yaptığı ikinci gezinin bir parçası olarak Filistin’i ziyaret eden Alman İmparatoru II. Wilhelm özel bir yere sahipti ve acente İmparator’un kendilerine vermiş olduğu nişanları gururla dile getirmekteydi.<sup>535</sup> Acentenin kendisini nasıl algıladığı ve üstü kapalı olarak diğer acente ve tercümanları nasıl değerlendirdiği, Kudüs şubesine ait 1900 tarihli bir fotoğrafta açıkça görülebilir. Şubenin duvarında asılı olan tabelada; acentenin, Suriye ve Filistin’deki en geniş tercüman ve katırcı ağına sahip olduğu ve lando ve at arabaları, kamp malzemeleri ve eyer takımları başta olmak üzere en iyi seyahat malzemelerinin yegâne tedarikçisi olduğu yazılıydı.<sup>536</sup> Verilmek istenen mesaj oldukça açıktı: Kutsal Topraklar’daki tek adres Thomas Cook and Son’dı.

Henry Gaze and Sons ise gazete ilanlarında ve seyahat programlarında, sektördeki geçmişine ve şirketin evrensel seyahat ağına vurgu yapmaktaydı.<sup>537</sup> Raymond and Whitcomb Co. adlı Amerikan acentesinin 1912 dönemi için yayımladığı gezi programında da; düzenlenecek her iki Doğu gezisine

<sup>533</sup> *To the Azores...* s. 2, 4-7; *Winter Cruise...*, s. 2.

<sup>534</sup> *Programmes and Itineraries of Cook’s Arrangements for Palestine Tours, Egypt and the Nile, Sinai, Petra, Moab, the Hauran, Turkey, Cyprus, Greece, Asia Minor, and Italy for the Season of 1880-1881*, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 5.

<sup>535</sup> *1897-1898 Programme of Arrangements for Cook’s Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.*, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 4; *1900 Programme of Arrangements for Cook’s Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.*, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 8.

<sup>536</sup> <https://www.gettyimages.com.au/detail/news-photo/thomas-cooks-world-ticket-office-in-jerusalem-news-photo/2673413> (Erişim Tarihi 09.04.2019, 10:37).

<sup>537</sup> “Europe and the Orient. H. Gaze and Sons-57th Year”, *New-York Daily Tribune*, 25 Kasım 1900, s. 14; *Winter 1896-7 Gaze’s Oriental Tours Outline Itinerary of a High of a High-Class Escorted Party*, Henry Gaze and Sons, New York, t.y.

katılan kişilere rehberlerin eşlik edeceği, lüks kamplarda konaklayacakları ve gezi boyunca en iyi koşullarda ağırlanacakları belirtilmekteydi. Birinci sınıf gezide katılımcı sayısı sınırlıydı.<sup>538</sup> Kudüs merkezli seyahat acenteleri de aynı yolu izlemekteydi.<sup>539</sup> Demetrius N. Domian and Co. adındaki acenteye ait bir kartpostalın üzerindeki ifadeler, acentenin müşterilerine neler vaat ettiğini göstermektedir. 34 yıllık deneyime sahip olan acente, hükümet tarafından onaylanmış bir acente olarak turistlere Doğu'nun her yerinde hizmet verebileceklerini, seyyahları ve bagajlarını gümrük kontrollerinden sorun yaşanmadan geçirdiği ve en iyi malzemeler ile “emsalsiz düzenlemeler” yaptığı bilgisine yer vermektedir.<sup>540</sup> Tüm bunlar, bölgeyi gezmek isteyen kişilerin alternatiflerinin fazlalığını hem de turistlerin özellikle Kudüs'te önemli bir kazanç kapısı haline geldiğinin işaretleridir. Nitekim İngiliz konsolosluğunun Kudüs ile ilgili yıllık ticaret raporlarında şehrin temel gelir kaynağının büyük oranda turistlerin ve hacıların yaptığı harcamalar olduğu tekrarlanan bir konuydu.<sup>541</sup>

Seyahat şirketlerinin ve acentelerin aralarındaki rekabete karşın tamamı, şirketler ve acenteler ile bağı olmayan yerel unsurlardan uzak durulması ve her şey dâhil bir gezinin sorunların en aza indirileceği seyahat yöntemi olduğu konusunda hem fikirdi. Diğer bir ifade ile işbirliği yapılmayan yerel gruplar tehlikeli ve sorun olabilirdi. Turistlerin limanlara ve istasyonlara ulaşmalarını takip eden karmaşa, düzensizlik ve özellikle de tercümanların sahtekârlıklarına karşı güvenli liman, Batılı acentelerdi. Gezi programlarında acentelerin “sorumlu firmalar” olarak “parasal ve hukuki tüm sorumlulukları üstlendikleri” ve herhangi bir olumsuz durumda gerekli düzeltmeleri anında yapabileceklerinin belirtilmesi bundan kaynaklanmaktaydı. Turistler konsoloslara başvurma hakkına sahipti ve acenteler konsolosun kararını nihai olarak kabul edeceklerini teminat altına almaktaydı. Thomas Cook and Son sözleşme şartlarına uyacağı garantisini vermektedir. Aksi bir durumda İngiliz konsolosunun kararı nihai olmaktadır.<sup>542</sup> İngiliz hukukuna bağlılığına atıfta bulunan acente kendisini yerel unsurlar ile özdeşleşmiş sorunlara çözüm olarak sunmaktaydı: turistler “ne dragomanların ne de bedevilerin insafına terk edilmiyorlar,”dı.<sup>543</sup> Personeli olmayan yerel insanları dışlayıcı bir söylem takınan acentenin bakış açısına göre “korkunç tercümanların buyurgan idaresi, aç gözlülüğü ve güvenilmezliği” insanları Filistin’i ziyaret etmekten alıkoymuştu. Acente turistleri “sorumuz

<sup>538</sup> İlk grup New York’tan 24 Ocak günü, ikinci grup ise 20 Şubat günü yola çıkacaktı. Bkz. **Egypt and the Holy Land**, Raymond and Whitcomb Co., t.y.

<sup>539</sup> **Economical and Educational Tours for All Bible Lands**, Ephraim Aboosh and Co., t.y.; **Programme of Itineraries Booklet**, Demetrius N. Domian & Co. **Tourist Agents and Contractors for Egypt, the Nile, Syria and Palestine**, Demetrius N. Domian and Co., t.y.

<sup>540</sup> Acentenin Kudüs’teki şubesi Yafa Kapısı’nın hemen dışındaydı ve telgraf ile iletişim kurmak mümkündü. Bkz. Ek.3.

<sup>541</sup> **Report for the Year 1908 on the Trade of the Consular District of Jerusalem**, Harrison and Sons, Londra, 1909, s. 10; **Report for the Year 1909 on the Trade of the Consular District of Jerusalem**, Harrison and Sons, Londra, 1910, s. 8; **Report for the Year 1910 on the Trade of the Consular District of Jerusalem**, Harrison and Sons, Londra, 1911, s. 9.

<sup>542</sup> **Programmes and Itineraries of Cook’s Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1885-86**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y. s. 14, 68.

<sup>543</sup> **1896-97 Programme of Arrangements for Cook’s Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 12.

Araplar, Suriyeliler, Yunanlar ya da Mısırlılar ile yapılan sözleşmelerden doğan endişelerden” kurtarmakta ve Doğu’yu onlar için erişilebilir kılmaktaydı.<sup>544</sup>

Amerikalı Clark acentesi de, Osmanlı Devleti’nde, kendi başlarına seyahat etmiş kişilerin, yerel tercümanları kullanmaktan ya da “eski toprak” turist acentelerinin Doğulu çalışanları ve taşeronları aracılığı ile seyahat etmek yerine “yolculuklarının tamamı için bizimle anlaşmalarının” daha tercih edilir olduğuna katılacaklarını belirtmekteydi. Clark ile seyahat eden turistleri, limanlarda Amerikan bayrağı asılı kayıklarda kendi çalışanları beklemekteydi. Dışarıdan hizmet satın alınmamaktaydı. Acente, tercümanlarının, yerel tercümanlardan farklı olduğunu ve tercümanların her bir seyahat ekibinden hizmetinden memnun olduklarını ifade eden bir belge alacağını aksi takdirde tercümanın işini kaybedeceğini ya da tam ödeme alamayacağını söylemekteydi.<sup>545</sup> Turistler, kendilerine hizmet edecek olan deneyimli çalışanlar ve tüm düzenlemelerin aylar öncesi yapılması sonucunda, Doğu yolculuklarının bir parçası olan olağan rötür ve sinir bozucu problemlerden azade olacaklardı. Turistler bir sonraki adımda her şeyi hazır bulacaklar ve böylece seyahat prosedürleri ile ilgilenmek yerine gezinin keyfini sürebileceklerdi.<sup>546</sup>

Hamburg American Line şirketi ise cruise gezilerini öne çıkarmakta ve “yeni tarz seyahati eski tarz” ile karşılaştırmaktaydı. Şirketin “eski tarz” olarak adlandırdığı gezilerde turistler, yerel ulaşım araçlarını Doğulularla paylaşmaktaydı ve bu araçlar temizlik ve yemek açısından beklentileri karşılamaktan uzaktılar. Ulaşım, gümrük, bagaj ve konaklama başta olmak üzere bireyin gezinin tüm parçalarını kendisi için ayarlaması gerekmekteydi. Gümrüklerde yaşanacak sorunlar nedeniyle turistler ancak belirli bir kiloya kadar hatıra eşya satın alabilmekteydiler. Şirketin yarattığı yeni tarzda ise New York’tan yola çıktıkları andan itibaren turistler sadece gezinin keyfini çıkarabilir ve istedikleri eşyayı taşıma sorunu olmadan satın alabilirlerdi. Şirkete göre, transatlantik tipi büyük gemilerle birçok limana uğrayarak yapılan lüks geziler, turistlerin “kendi alışkanlık ve konforlarından ödün vermeden yabancı ülkeleri görmesinin ve tuhaf gelenek ve davranışları incelemesinin ideal yöntemi.” Böylece turistler karada yerel hayata karışabilir, gemiye adım attıklarında da geldikleri ülkenin yaşam tarzına kavuşabilirlerdi.<sup>547</sup>

<sup>544</sup> **Programmes and Itineraries of Cook’s Arrangements for Palestine Tours, Egypt, Moab, Sinai, the Hauran, Turkey, Cyprus, Greece, Asia Minor, and Italy for the Season of 1880-81**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 11.

<sup>545</sup> **Clark’s Tours ...**, s. 4.

<sup>546</sup> **Clark’s Cruise to the Mediterranean and to the Orient February 2nd. To April 13th 1905**, Frank C. Clark, New York, t.y.; “Clark’s Cruise to the Orient”, **New-York Daily Tribune**, 1 Şubat 1905, s. 12; Thomas Cook and Son da benzer bir tutumla, tercümanlarına, işlerine devam edebilmeleri için hizmet ettiği grup üyelerinin tamamından takdir belgesi almasını şart koşmaktaydı. Aksi bir durumda şirket tercümanın işine son verileceğinin ifadesi turistlere eşlik edecek tercümanların tamamının önceki müşterileri tarafından onaylanmış olduğunun dolaylı ifadesiydi. Bkz. **Programmes and Itineraries of Cook’s Arrangements for Palestine Tours, Egypt, Moab, Sinai, the Hauran, Turkey, Cyprus, Greece, Asia Minor, and Italy for the Season of 1891-92**, Thomas Cook and Son, s. 91; Acente özel düzenlemeleriyle turistlere avantaj sağladığını dile getirmekteydi. Örneğin turist Efes’i ziyaret etmek isteyen turistleri için normalde gidiş dönüş yapmayan trenler nedeniyle özel tren ayarlamıştı. Bkz. **Programmes and Itineraries of Cook’s Arrangements for Palestine Tours, Egypt, Moab, Sinai, the Hauran, Turkey, Cyprus, Greece, Asia Minor, and Italy for the Season of 1886-87**, Thomas Cook and Son, Londra, t.y., s. 27.

<sup>547</sup> **Winter Cruise...**,s. 2-4; Şirket izleyen yıl bir Amerikan gazetesinde yer alan ilanda, bir gezinin tüm keyfini kaçırın gümrük, bagaj, ulaşım sorunlarıyla uğraşmadan, modern medeniyetin bütün unsurları emrinde hazır olarak “evinde oturur

Frank C. Clark'ın ilki 1895 yılında düzenlenen Akdeniz ve Doğu gezilerinin yedincisi olan 1905 tarihli gezi programı, uzun ve kapsamlı cruise gezilerinin nasıl gerçekleştirildiğini ve turistlerin gezi boyunca nasıl bir deneyim elde edeceklerini göstermektedir.<sup>548</sup> Acente, hareket tarihi 2 Şubat 1905 ve hareket yeri New York olarak ilan edilen gezi için İngiliz White Star Line şirketinden Arabic (15.801 ton) adlı gemiyi kiralamıştı. 70 gün sürecek gezi 13 Nisan'da New York'ta sona erecekti. Birinci sınıf gezide katılımcı sayısı, yolcuların konforu dikkate alınarak, geminin tarifeli Atlantik seferlerinde taşıdığı yolcu sayısının dörtte birinin biraz üstünde tutulacaktı. Tamamı deniz seviyesinin üstünde olan kamaraların çoğu tek kişilikti. En kalabalık kamara dört kişilikti. Frank C. Clark'ın Amerika Birleşik Devletleri'nin Kudüs'teki eski konsolos yardımcısı olması, Filistin'deki 20 yıllık ikameti ve bölgeyi yakından tanınması turistlerin doğru adresi tercih ettiklerinin göstergeleri olarak sunulmaktaydı. Programda, önceki gezilerin ne kadar başarılı geçtiği, katılımcıların tanıklığına başvurularak anlatılmaktaydı. Bu amaçla acente, katılımcı sayısının fazlalığını diğer bir ifade ile satışa sunduğu ürüne gösterilen yoğun talebi, reddettiği başvurular üzerinden ele almaktaydı: önceki gezilerde yüzlerce başvuru geri çevrilmişti. Bu noktada kurumsallıktan doğan avantaj ortaya çıkmaktadır. Çünkü acenteler binlerce kişi tarafından satın alınmış, bundan dolayı da pazarlayabilecekleri bir geçmişe sahiptirler. Acente, gezinin Amerikalılar tarafından düzenlendiğini ve Amerikalılar tarafından gerçekleştirilecek en çekici ve uzun gezilerden bir tanesi olduğunu altını çizerek, aynı zamanda Amerikan ruhuna seslenmeyi ihmal etmemekteydi. Gezi, iyi karakterli ve saygın olan herkesin başvurusuna açıktı. Bununla birlikte şirket, başvuruları reddetme hakkına sahipti.

Güzergâh sırasıyla, benzer gezilerde büyük ölçüde takip edilen şu noktaları kapsamaktaydı: Madeira, Cadiz, Sevilla, Cebelitarık, Cezayir, Malta, Atina, İstanbul, İzmir, Hayfa, Yafa, Kudüs, İskenderiye, Kahire, Roma, Napoli, Nice, Monte Carlo, Liverpool, Queenstown ve New York. Dini ve tarihi geçmişin en heyecan verici olaylarının meydana geldiği yerler olarak nitelendirilen bu güzergâhı ziyaret eden bir kişi, kitaplardan daha fazla bilgi edinecek ve “dünyayı görmüş” olacaktı. Turistlere, toplamda 19 gün olarak en fazla süre Kutsal Topraklar ve Mısır'da verilecekti. Bu durum hem gezilecek yerlerin bir kısmının kıyıda uzakta olması hem de görülmesi gereken şeylerin fazlalığından ileri gelmekteydi ki Osmanlı Devleti'nin turistler tarafından neden tercih edildiğinin bir açıklaması da burada yatmaktadır. Roma ve Napoli'de ise gezi süresi beş gündü. İstanbul'da ise iki gün on beş saat, Atina'da bir gün altı saat, İzmir'de ise Efes gezisi için dokuz saat kalınması planlanmaktaydı. Yunanistan gezilerini 22 Şubat Çarşamba günü öğleden sonra saat 2.00'de tamamlayacak olan turistler, ertesi gün akşam saat 5.00'da İstanbul'a ulaşacaklardı. Kuşkusuz bu planlama değişikliklere ve sapmalara her zaman açıktı. Gezi boyunca, bir tanesi Robert Koleji tarih profesörlerinden Van Millingen tarafından verilecek olan “İstanbul ve Türklerin Fethi” başlıklı

gibi” eski dünyayı ziyaret edebileceği söylenmekteydi. Bkz. “A Winter Cruise to the Orient”, **New-York Tribune Illustrated Supplement**, 6 Kasım 1898, s. 17.

<sup>548</sup> Frank C. Clark, I. Dünya Savaşı'nın başladığı yıl olan 1914'de 16. Akdeniz ve Doğu gezisini düzenleyecekti. Bkz. **Clark's 16th Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient February 2nd 1914...**

seminer dâhil olmak üzere ziyaret edilecek bölgeler hakkında toplam sekiz seminer verilecekti. Gemide pazar ayinleri de icra edilecekti. Fiyatlar 400 dolardan başlamaktaydı. Yer ayırttırmak için açık adres, tam isim ve kişi başı 10 dolar depozito ile başvurulması yeterliydi. İlk başvurudan sonra birkaç kez daha ödeme yapılacak ve kalan tüm paranın hareket gününden beş hafta öncesinde yapılmış olması gerekmektedir. Ücrete, geziler, ulaşım, konaklama, hamallara ve rehberlere yapılacak ödemeler, ziyaret edilecek cami ya da müze gibi yerler için gerekli giriş ücretleri, günde üç öğün yemek vb. dâhildi. Gezi her şey dâhildi. Kişisel harcama kabul edilen kamarot, garson ücreti dâhil değildi. Turistler herhangi bir ekstra harcama yapmadan gezilerini tamamlayabilirlerdi. Ancak gezi programında yer almayan geziler için ekstra ücret talep edilmekteydi. Örneğin, Yukarı Mısır, Thebes, Karnak ve Luksor gezisi 50 dolardı.<sup>549</sup>

Bu gezilere katılanlara içinde seyahat bilgilerinin ve yolcu adlarının yer aldığı hatıra kitapçıklar verilmekteydi.<sup>550</sup> Böyle bir geziye katılan J.C. Oehler, New York'tan ayrılmadan önce içinde yolcu isimlerinin yer aldığı hatıra listesini, gezi ile ilgili çeşitli kartları ve resimli gezi programını Texas'taki ailesine göndermişti.<sup>551</sup> 1902 yılında Osmanlı limanlarını da ziyaret eden Alman Hamburg-American Line şirketinin Augusta Victoria adlı gemisi ile seyahat eden turistlere de hatıra olarak gümüşten bir kutu verilmişti. Kutunun üst kısmında geminin kabartması, şirketin ve geminin adı yer alırken, alt kısmına "S.S. Auguste Victoria'nın Doğu Gezisi Hatırası 1902" ifadesi işlenmişti.<sup>552</sup>

Cruise gezilerine kıyasla daha az katılımcının olduğu ve daha dar bir coğrafyada gerçekleştirilen bölgesel geziler de vardı. Turistlerin, Osmanlı Devleti'ne adım atmadan seyahat ayarlamalarını yapmalarına olanak tanıyan dünyanın çeşitli şehirlerindeki şubeler gerekli alt yapıyı sağlarken, turistler aynı işlemleri ülkeye giriş yaptıktan sonra hem acenteler hem de tercümanlar yoluyla yapabilirlerdi. Alternatif sayısı fazlaydı. İlk bölümde modern turizmin ortaya çıkış süreci incelenirken işaret edildiği üzere seyahat, artık tek bir işlemle satın alınabilecek bir ürün biçimine dönüşmüştü. Thomas Cook and Son acentesi tarafından hazırlanan her şey dâhil paket gezilere dair bir örnek, belirli tarihler için standart tarifelerde ilan edilen paket turların içeriğini ve turistlerin nasıl seyahat ettirildiklerini gösterecektir. Bu inceleme için Thomas Cook acentesinin seçilmiş olması,

<sup>549</sup> **Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 2.nd, to April 13th. 1905**, Frank C. Clark, New York, t.y.; Hamburg American Line şirketinin 1900 yılı gezisi için yayımladığı Akdeniz ve Doğu gezisi broşürünün kapağında gezide kullanılacak gemi olan Auguste Victoria'nın fotoğrafı, geminin hareket yeri ve saati ile birlikte şirket temsilcilerinin adresi yer almaktaydı. Güzergâh iç sayfada yer alan haritada belirtilmişti. Kaptan C. Caempff'in yönetimindeki gemi New York'tan 25 Ocak 1900 günü saat 10.00'da ayrılacak ve 2 Nisan'da aynı yerde olacaktı. Turistlerin ziyaret edecekleri şehirler şöyleydi: Maderia, Cebelitarık, Cezayir, Cenova, Villefranche, Siraküza, Malta, İskenderiye (Kahire ve Piramitler), Yafa (Kudüs), İzmir, İstanbul, Atina, Palermo, Napoli, Cenova ve New York. En ucuz kamara 450 dolar, en pahalı kamara 1,200 dolardan sunulmuştu. Bkz. **Grand Winter Cruise of Hamburg-American Line to Maderia, Mediterranean and the Orient**, Hamburg American Line, New York, t.y.; Thomas Cook acentesi tarafından 1903 yılında düzenlenmesi planlanan Akdeniz gezisi için bkz. **Cook's Cruise to the Mediterranean...**

<sup>550</sup> **Souvenir List of Clark's Cruise of the Celtic to the Mediterranean and the Orient February 8 to April 22 1902**, Frank C. Clark, New York, t.y.; **Cook's "Moltke" Cruise to the Orient and Bible Lands 1903 Souvenir List of Members**, Thomas Cook and Son, New York, t.y.

<sup>551</sup> J.C. Oehler, **Cruise to the Orient**, The Presbyterian Committee of Publication, Virginia, 1906, s. 16.

<sup>552</sup> Ek.4.



acentenin Kudüs'teki şubesinin duvarında yazılı olduğu gibi ticari etkinliğinin yüksek olması, uzun bir geçmişi ve köklü mirası nedeniyle, hiç de haksız sayılmayacak ününün uygun bir örneklem olmasından kaynaklanmaktadır. Acentenin turistlerin ziyaret ettikleri bölgelerin neredeyse tamamında temsilciliklerinin olması bu durumu desteklemektedir. İlk Kahire'de 1872 yılında açılan şubeler yüzyıl sonuna doğru gelindiğinde devasa bir ağa dönüşmüştü. Acentenin, Kahire, İskenderiye, Port Said, İsmailiye, Yafa, Hayfa, Kudüs, Beyrut, İstanbul ve Atina'da şubeleri mevcuttu. İstanbul'daki şubenin adresi: 170, Grande Reu du Pera'ydı.<sup>553</sup>

Mısır, Kutsal Topraklar, İzmir, İstanbul ve Atina'yı kapsayan rehberli grupların (personally conducted parties) gezileri, belirlenmiş tarih ve güzergâhlarda, katılımcının kontrolünün sınırlı olduğu seyahatlerdi. Turist bu gezilerde seyahat ekibini seçme ya da güzergâhı gezi sırasında karşılaştıklarına göre değiştirme şansına sahip değildi. O, her zaman homojen olması mümkün olmayan gezi grubunun üyelerinden bir tanesiydi. Zweig'ın yaklaşımı benimsediğinde, paket turlara katılan kişiler gezmemekte, onlara "yolculuk yaptırılmaktaydı."<sup>554</sup> Bunun dışında turistler zamanı, güzergâhı, katılımcıları ve akışı tamamen kendilerinin belirleyebileceği kişiye özgü geziler oluşturabilir ya da acentenin herhangi bir şubesinden bilet satın olarak bir rehberin kontrolünde olmadan seyahat edebilirlerdi.

Peki, ücrete neler dâhildi, turistler acente ile seyahat etmeye karar verdiğinde tam olarak ne satın almaktaydı? Turistlerin, pasaport, vize, karaya çıkış, konaklama, yapılacak geziler, lojistik ve güvenlik hizmetleri, giriş ücretleri, yaşanılacak sorunlar başta olmak üzere kendi başlarına herhangi bir planlama, bir sonraki adımda olacakları düşünme ya da sorumluluk üstlenmelerine gerek yoktu. Acentenin gezi programlarında sıkça dile getirildiği üzere, kıyafetlerinden ve kayıklarında asılı bayraklardan kolaylıkla fark edilecek acente görevlileri, turistlere eşlik edecek, eşyaların sorumluluğu sahiplerinde olmak şartıyla onları gümrükten geçirecek ve "Arap ayak takımından" onları koruyacaktı.<sup>555</sup> Varış noktalarındaki acente personeli turistlere gezilerinin başlangıcından ülkeden ayrılışlarına kadar geçen zaman zarfı boyunca nezaret etmekteydi. Birinci sınıf tren ve gemi biletleri, otel biletleri, karaya çıkış işlemleri, hamal ücretleri, şehirlerde yapılacak gezi harcamaları, camilere ve müzelere giriş ücretleri, İngiliz eyeri, at, bahşişler ücrete dâhilken, bu kalemlerin dışında örneğin karantina, hava şartları, askeri ve siyasi nedenlerden kaynaklanacak beklenmedik durumlarda, yapılacak tüm harcamalar turistlere aitti. Bunların dışında arabacılara, kayıkçılara ve rehberlere verilecek para, normal tabldotta olmayan şarap ya da diğer içeceklerin yanı sıra kamp görevlilerine verilecek bahşişler, belirtilmeyen yerlere giriş ücreti, Palmira turlarında yerel şeyhlere verilecek ücretler turistler tarafından karşılanacaktı. Turistler; Kutsal Topraklar ve Suriye'de turistler

<sup>553</sup> **1896-97 Programmes of Arrangements...**; Williamson, a.g.e., s. 68.

<sup>554</sup> Zweig, **Yolculuklar...**, s. 208-209.

<sup>555</sup> **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1885-1886...**, s. 16.

çadırda konaklayabilir ya da Kahire, İskenderiye, Aswan, Luxor, İstanbul ve Atina'da olduğu gibi otelde konaklayabilirlerdi.<sup>556</sup>

Turistler Osmanlı şehirlerinde bulunan tercümanlar ile de gezilerini rahatlıkla gerçekleştirebilirlerdi. Örneğin daha önce değinildiği üzere Mark Sykes, İsa Kubrusli ile birlikte kendi gezi ekibini oluşturmuş ve seyahatini gerçekleştirmişti.<sup>557</sup> Turistleri karşılayan tercümanların müşteri bulma çabası dikkate alındığında, turistlerin tercüman bulması oldukça kolaydı. Ancak bu durum turistlerin uğrak yerleri için geçerliydi. Turistlerin kasabalarda ve şehirlerde tercüman tutmadan gezmeleri de mümkündü. Özellikle İstanbul'da ziyaret edilecek alanlar kolay ulaşılabilir bir mesafedeydi ve fiziksel olarak görünürdü.

### 3.3. Osmanlı Belgelerinin Dili ve Bürokratik Haber Alma Ağı

Osmanlı bürokrasisinin ülkeye gelecek turistlere dair ana haber kaynağı yurt dışındaki sefâretler, şehbenderlikler ve ülkede bulunan yabancı temsilciliklerdi. Osmanlı arşiv kaynakları yurt dışındaki sefâret ve şehbenderliklerin, kendi adlarına başvuru yapan kişi ya da seyahat kulüplerinin ve gezileri süresince vatandaşlarına gerekli kolaylıkların gösterilmesini talep eden yabancı elçilik ve konsoloslukların iletişim kanalı olduğunu göstermektedir. Bunun yanı sıra seyahat acentelerinin, yolcularına ilişkin bilgi verdiği örnekler de mevcuttur. Örneğin, 1902 yılı Şubat ayında Celtic ile İstanbul'a gelecek olan 800 turistin İstanbul'da birkaç gün kalacağını ve turistlerin isimlerinin olduğu bir defteri acente Zâptiye Nezâreti'ne vermiştir.<sup>558</sup>

Basında çıkan haberlerin de bürokrasinin bilgi kaynaklarından bir tanesi olması muhtemeldir. Nitekim, gazeteciler; turistlerin ziyaret tarihleri, şehirlerde ne kadar süre kalacakları, gezdikleri ve gezecekleri şehirler, şehirde yaptıkları ve yapacakları, kaldıkları oteller ve seyahat ettikleri gemilerin teknik özelliklerine dair doyurucu bilgiler edinmekteydi. Bu haberlerin gazetelerde kamuoyuna duyurulması Osmanlı topraklarına gelen turistlerin haber değeri taşıdığını göstermektedir. Gazetecilerin gözünde okurları turistler ve gemileriyle ilgiliydi. Turistlerin saat kaçta gelecekleri ya da programda herhangi bir değişiklik meydana gelmiş ise bunlar sonraki sayılara yansımaktaydı.

Sermet Muhtar Alus, anılarında İstanbul'a gelecek olan transatlantiklere dair gazete haberlerine değinen satırları basının turistlere olan ilgisini ve bu gemilerin insanlar üzerinde nasıl bir etkiye yol açtığını, sınırlı bir örnek olsa da ortaya koyar:

Gazeteleri herkesten önce kapardık. Havadis sütununda burayı tutacak yeni bir Transatlantik var mı? Habere rasladık mı bizlerdeki keyfi görmeyin. Gününü iplerle çekerdik...Dağ gibi alâmetin Galata rıhtımını boydan boya kapladığını görünce sevinçten zıp zıp sıçraya sıçraya oraya

<sup>556</sup> **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1885-1886...**, s. 37-38; **1900 Programme of Arrangements...**, s. 94-96.

<sup>557</sup> Sykes, a.g.e., s. 1-2

<sup>558</sup> BOA, Y.MTV, 226, 83 (18 Zilkaade 1319/26 Şubat 1902); BOA. DH.MKT, 2242, 52 (26 Rabiülahir 1317/3 Eylül 1899).

koşardık... Rabitalısı tek tük kurada beygirli ve köhnesi çok, iki keçeli kıra arabası zinciri, yanına sıralanmış. Arabaların etrafı alâmetin güverteleri insanla kaynaşiyor.<sup>559</sup>

Bu yazışmaların incelenmesi; bürokratik işlem sürecini ve araştırmanın öznesi konumunda olan turistlerin Osmanlı bürokrasisi tarafından nasıl algılandıklarını, takip edildiklerini ve turistlere dair iç haberleşmenin nasıl bir yol izlediğinin anlaşılması için oldukça önemlidir. Seyahatnameler, gezi rehberleri ve basının bir kısmını yansıttığı hikâyenin tüm parçaları ile ortaya konulabilmesi için gereken madalyonun diğer yüzü ancak bu belgelerden hareketle kurgulanabilir. Arşiv belgeleri, Osmanlı Devleti'nin son dönemine dair kaleme alınan hatıratlarda turistlerin neredeyse hiç gözükmediği ve turistlere hizmet eden kişilerin istisnalar dışında anılarının mevcut olmadığı hatırlandığında, basının dışında Osmanlı bakış açısını yansıtan yegâne kaynak olarak ortaya çıkar. Arşiv belgeleri sokağın seslerini değil, bürokrasinin dilini yansıtmaktadır. Yine de, bu belgelerden hareket edilerek yapılacak değerlendirmeler sürecin daha bütüncül bir resmini ortaya çıkarılabilir. Devletin gezilerin bütün aşamalarında aktif olduğu bu belgelerden hareketle anlaşılabilir. Aynı amaçla seyahatnameler de kullanılabilir ancak bu, Batılı gözlemcinin ayna görevi yaptığı bir yansıtmadan öteye gitmemek gibi bir riske kapıyı açık bırakmaktadır.

Osmanlı belgelerinde turistler için turist sözcüğü kullanılmaz. Basında, döneme ilişkin hatıratlarda ve sözlüklerde de aynı durum geçerlidir. Belgelerde devamlı olarak karşılaşılan sözcükler: “seyyâh” (çoğulu seyyâhîn)<sup>560</sup>, “züvvâr” (ziyaretçiler)<sup>561</sup>, “misâfir-i ecnebiyye”<sup>562</sup> ve “seyyâhîn-i ecâ nib ve ecnebiyye”<sup>563</sup> dir. En çok kullanılan sözcük ise “seyyâh”tır. Bu sözcüklerle ifade edilen turistlerin Osmanlı topraklarındaki eylemleri ise “geşt ü güzâr”<sup>564</sup>, “seyr ü temâşâ”<sup>565</sup>, “seyr ü seyahat”<sup>566</sup>, “tenezzüh”<sup>567</sup>, “berây-i ziyâret”<sup>568</sup>, “berây-i temâşâ”<sup>569</sup>, “berây-i tenezzüh”<sup>570</sup>, “icrâ-yı seyahat”<sup>571</sup>, “devr-i âlem”<sup>571</sup> “li-ecl-il ziyâret”<sup>572</sup> etmektedir. Gezilen yerler ise “şâyân-ı temâşa mahaller”<sup>573</sup>, “asâr-ı atika ilmince hâiz-i ehemmiyet olan asar ve enbiyeyi”<sup>574</sup>, “asâr-ı atika”<sup>575</sup>, “emâkin-i meşhûra”<sup>576</sup>, “emâkin-i marufa”<sup>577</sup> ve “harabe”<sup>578</sup> olarak tanımlanmaktadır. Turistlere

<sup>559</sup> Sermet Muhtar Alus, “Bir Zamanlar İstanbul'a Gelip Giden Seyyah Vapurları ve Seyyahlar” **Akşam**, t.y.; “İstanbul'da Seyyahlar”, **Akşam**, 21 Mart 1951.

<sup>560</sup> BOA, BEO, 2431, 182300 (9 Şaban 1322/19 Ekim 1904).

<sup>561</sup> BOA, BEO, 2564, 192254 (24 Safer 1323/30 Nisan 1905).

<sup>562</sup> BOA, DH. MKT, 1970, 68 (16 Zilhicce 1319/26 Mart 1902).

<sup>563</sup> BOA, BEO, 905, 67829 (22 Şaban 1314/26 Ocak 1897); BOA, DH. MKT, 1200, 46 (6 Şaban 1325/14 Eylül 1907).

<sup>564</sup> BOA, DH. EUM, THR, 96, 4 (5 Rebiyülahir 1328, 16 Nisan 1910).

<sup>565</sup> BOA, Y. PRK, EŞA, 6, 71 (3 Ramazan 1304/26 Mayıs 1887).

<sup>566</sup> BOA, DH. EUM, THR, 105, 4 (13 Rabiülevvel 1309/17 Ekim 1891).

<sup>567</sup> BOA, Y. A. HUS, 259, 3 (1 Şevval 1309/29 Nisan 1892).

<sup>568</sup> BOA, BEO, 1802, 135113 (23 Zilkaade 1319/3 Mart 1902).

<sup>569</sup> BOA, BEO, 1096, 82141, (28 Şevval 1315/22 Mart 1898).

<sup>570</sup> BOA, Y. A. HUS, 325, 133 (28 Şevval 1312, 24 Nisan 1895).

<sup>571</sup> BOA, BEO, 2225, 166814 (29 Şaban 1320/Kasım 1903).

<sup>572</sup> BOA, BEO, 2296, 172168 (3 Muharrem 1322/20 Mart 1904).

<sup>573</sup> BOA, DH. EUM, THR, 7, 43 (23 Ramazan 1327/8 Ekim 1909).

<sup>574</sup> BOA, DH. MKT, 939, 24 (5 Muharrem 1323/12 Mart 1905).

<sup>575</sup> BOA, BEO, 2431, 182280 (8 Şaban 1322/18 Ekim 1904).

<sup>576</sup> BOA, Y. PRK, UM, 41, 71 (11 Nisan 1898/19 Zilkaade 1315).

<sup>577</sup> BOA, DH. MKT, 482, 29 (13 Nisan 1902/4 Muharrem 1320).

<sup>578</sup> BOA, Y. PRK. ASK, 205, 28 (10 Recep 1321/2 Ekim 1903).

ilişkin Zâptiye Nezâreti'ne ait bir belgede tam olarak şöyle ifade edilir: “şâyân-ı temâşa mahalleri geşt ü güzâr ettikten sonra.”<sup>579</sup> Bunların yanı sıra gezilen ya da gezilecek yerlerin, binaların ve turistlerin yer alacakları merasimlerin isimleri verilmekte kimi zaman da genel ifadeler ile yetinilmektedir.<sup>580</sup>

Yabancı temsilcilikler vatandaşlarının seyahatlerinin sorunsuz geçmesi için Osmanlı makamları ile iletişime geçmekteydi. Bu yazışmalar aylar öncesinden olabileceği gibi ziyaretin yapılacağı tarihte de olabilirdi. Genel olarak aynı içeriği ve yazışma yolunu takip eden bir tür başvuru niteliğini taşıyan bu yazışmalar üzerinde yapılacak detaylı bir inceleme, belirli anahtar sözcüklerin sürekli olarak tekrarlandığını göstermektedir: “teshilât”<sup>581</sup> (kolaylık), “muâvenet”<sup>582</sup>, (yardım, yardım etme) ve “mümânaat” (engel).<sup>583</sup> “Teshilât” sözcüğü diğerlerinden farklı olarak hem tek başına hem de başka sözcüklerle bir arada kullanılmaktaydı: teshilât-ı lazıme ve teshilât-ı mümkün. Bu sözcük ve kelime kalıplarının yer almadığı belgelerin içerikleri de aynıydı. Kullanılan diğer bir sözcük ise “iltimâs”dır.<sup>584</sup> Sözlük karşılığı “kayıрма, yapılmasını isteme” olan iltimâsın kaynağı, ülke içerisinde herhangi bir yeri ziyaret etmek isteyen kişi ya da grupların vatandaşı olduğu ülkenin diplomatlarıydı. Yürüyerek dünya turuna çıkan bir vatandaşa ülkeye giriş yaparken ve ülke içerisinde bulunduğu süre zarfında yardımcı olunması ve taşıdığı tabanca ve fotoğraf makinesi için sorun çıkarılmaması için Hâriciye Nezâreti'yle temasa geçen Alman Elçiliği'nin kaleme aldığı yazı, bu tür belgelerin içeriklerine dair bir örnek sunmaktadır:

Almanya devleti tebaasından olub mâşiyen devr-i âlem seyahati icrâ etmekte bulunan Ludwig...in memâlik-i şâhânedan mürûru esnasında teshilât-ı lâzımeye mazhariyyeti zımmında vilâyât-ı muharrire ile Zor Mutasarrıflığı'na tavsiyenâmeler tastîri ve mûmâileyhin muhâfaza-i nefis için taşıdığı revolver ile menâzir-i latifeyi almak üzere beraberinde bulunan fotoğraf makinesinden dolayı kendisine ikâ-yı müşkilât edilmemesi esbâbının istihsâli iltimâsını hâvî cânib-i sefâretten verilen takfir...<sup>585</sup>

Bu yazışmalar söz konusu kişi ya da kafilenin; temsilciliklerin dolayısıyla devletlerin desteğine sahip olduğunu da düşündürmektedir. Zaten amaçlanan da büyük ölçüde buydu. Ancak belgelerde böyle bir başvuruya neden ihtiyaç duyulduğuna dair, daha önce yaşanan olaylar ya da yaşanması muhtemel sorunlardan hareketle herhangi bir meşrulaştırma çabası yoktur. Öte yandan bir çeşit başvuru niteliği taşıyan bu belgelerin içerikleri oldukça muğlaktır. Osmanlı makamlarından tam olarak ne istendiği, sürekli tekrarlanan muâvenet, teshilât ya da mümânaat sözcüklerinden ne anlaşılması gerektiği belli değildir. Belirli bir duruma ya da önleme işaret edilmez, genel bir yaklaşım benimsenir ve bu üstü kapalı olarak ifade edilir. Bu durum, Cemal Kafadar'ın Yeniçeri Ocağı'nın

<sup>579</sup> BOA, Y.A.HUS, 477, 66 (10 Cemaziyelahir 1322/22 Ağustos 1904).

<sup>580</sup> BOA, Y.PRK, EŞA, 6, 71 (3 Ramazan 1304/26 Mayıs 1887).

<sup>581</sup> BOA, BEO, 2175,163118 (28 Cemaziyelahir 1321/21 Eylül 1903).

<sup>582</sup> BOA, HR. TO, 111,50 (1 Ramazan 1303/3 Haziran 1886).

<sup>583</sup> BOA, BEO, 110, 82554 (10 Zilkade 1315/2 Nisan 1898).

<sup>584</sup> BOA, BEO, 903, 67681 (28 Şaban 1312/24 Şubat 1895); BOA, DH. MKT,1970, 68 (16 Zilhicce 1319/26 Mart 1902); BOA, BEO, 1101, 82554 (22 Cemaziyelevvel 1321/16 Ağustos 1903).

<sup>585</sup> BOA, DH. MKT, 2509, 5 (24 Rabiülevvel 1319/11 Temmuz 1901); 26 Temmuz 1892 günü Truva'yı ziyaret edecek Alman turistler için de İstanbul'daki elçilik, bir kaç saat kalacakları yerdeki “memûrîn-i mahalliyyeye malûmaât verilmesi(ni) iltimâs” etmişti. Bkz. BOA, Y.PRK, HR, 16,3 (25 Zilhicce 1309/21 Temmuz 1892).

bozulmasına ilişkin yaptığı araştırmada kullandığı belgenin, modern araştırmacı için fazla bir şey söylememesini açıklarken dile getirdiği gibi belge kısa olmasına karşın, dönemin bürokrati için yeterli noktalara işaret etmesi olabilir. Ancak Kafadar'ın belirttiği gibi günümüz tarihçisi için açıklanması gereken birçok nokta hala vardır.<sup>586</sup> Bunun yanı sıra ziyaretçilerin karşılaşılabilmeleri muhtemel sorunların genel problemlerin dışına taşmaması da genel ifadelerin tercih edilmesinin bir açıklaması olabilir. Bu sözcükler, büyük ihtimalle, tüm sorunları ve çözümleri içine alabilecek sözcükten şemsiyeler olarak kullanılmaktaydı. Her iki durumda kesin olan, Osmanlı bürokrasisinin metinlerin içeriğini tam olarak anlamış olmasıydı. Belgelerde bu ifadelerden ne anlaşılması ya da anlaşılmaması gerektiği konusunda herhangi bir soru işaretinin olmaması ve ilgili birimlere iletilen belgelerde, yabancı temsilciliklerin tercüme edilen yazılarında geçen sözcüklerin neredeyse aynen korunması, bu durumun en önemli kanıtıdır. Dolayısıyla, Osmanlı memurlarının zihinleri kendilerinden istenen yardım konusunda oldukça netti.

Bir gezide turistlerin memurlarla hangi alanlarda iletişime geçtikleri ve gezinin gerçekleştirilme aşamaları göz önüne alındığında, kolaylık gösterilmesi ve engel olunmaması ifadeleri karaya çıkış işlemleri, gezi için gerekli izinler, güvenliğin sağlanması, memurların herhangi bir zorluk çıkarmaması ve bir sorun çıkması halinde gerekli desteğin verilmesi olarak kabul edilebilir. Bazı belgelerde genel ifadelerin dışında bir çıkarım yapmaya olanak tanıyacak işaretler mevcuttur. Önceki bölümde değinilen emekli Alman subay ve iki arkadaşı için Alman Elçiliği, kendilerine “teshilât-ı lazıme” gösterilmesini talep ederken, gezileri esnasında kendilerine yeterli sayıda jandarma verilmesini talep etmiştir. Jandarmalar hem güvenlik için hem de rehberlik etmeleri için istenmiş olabilir.<sup>587</sup>

1904 yılında İstanbul'a gelecek 400 Alman için de Almanya Elçiliği'nin baş tercümanı, bu kişilerin pasaport kontrolünden önce Anadolu Kavağı'nı ziyaret etmelerine ve Tarabya'da bulunan elçilik binasında elçi ile çay içtikten sonra şehre giriş yapmalarına izin verilmesini, bu kişilerin isimlerini ve meslekleri içeren bir liste ile Zâptiye Nezâreti'ne iletmiştir.<sup>588</sup> Sultan Abdülhamid ile birçok kez görüşen Macar Vambery de Viyana'daki Osmanlı Sefiri'ne gönderdiği bir mektupta, siyasi bir amacı olmayan ve “tedkikât-ı ilmiye” için İstanbul'a gelmek isteyen kendi başkanlığındaki Macar yazar ve sanatçılardan oluşan bir kafileye, Osmanlı memurları tarafından kolaylık gösterilmesini istemiştir. Bundan dolayı, Vambery mektubun İstanbul'a gönderilmesini rica eder. Vambery, mektubunda Osmanlı Devleti ile Macaristan arasındaki dostluk nedeniyle Avrupalılar gibi kendilerine de kolaylık gösterileceğini ümit ettiğini belirtir.<sup>589</sup> İspanya Elçiliği de 19 Mart 1904 günü Hâriciye Nezâreti'ne gönderdiği yazıda, bir gün önce İspanya Dışişleri Bakanlığı'nın, Korteç Meclisi üyelerinden bir kişinin rehberliğinde olan 200 İspanyol züvvârın, ziyaret etmek üzere Kudüs'e

<sup>586</sup> Cemal Kafadar, **Kim Var İmiş Biz Burada Yoğ İken**, Metis Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 34.

<sup>587</sup> BOA, DH. MKT, 452, 71 (7 Zilkaade 1319/15 Şubat 1902).

<sup>588</sup> BOA, BEO, 2431, 182300 (7 Şaban Sene 1322/17 Ekim 1904).

<sup>589</sup> BOA, HR. TO, 111, 50 (1 Ramazan 1303/3 Haziran 1886); Georgeon, a.g.e. s. 33, 387.

geleceklerini ve bunlara “mümânaat olunmaması ve bil’akis teshîlât-ı lazıme ifâsı zımnında memûrîn-i mahalliyeye serîyyen evâmir-i muktezî itâ buyurulmasını” rica etmekteydi.<sup>590</sup> Bir gün sonra Sadâret’ten Beyrut Vilayeti’ne ve Kudüs Mutasarrıflığı’na gönderilen telgrafta elçinin bahsettiği 200 kişilik gruba engel olunmaması ve teshilât gösterilmesi bildirilmiştir.<sup>591</sup> Peşte Bahşebenderi’ne yapılan bir başvuru da aynı içeriğe sahipti. 1903 yılında, II. Ferenc Rakozci’nin mezarını ve İstanbul’daki sarayları ve kütüphaneleri etmelerine ve selamlık merasimine kabul edilmelerine izin verilmesini ve bu kişilerin adlarını içeren bir liste Macaristan parlamentosu başkâtiplerinden birinin mektubu ile şebenderhaneye gönderilmişti. Mektup İstanbul’da beş gün kalacak kişilerin; gümrük ve pasaport incelemesinden muaf tutulmaları eğer bu mümkün değilse kendilerine “teshilât-ı mümkün” gösterilmesini talep etmekteydi.<sup>592</sup>

Turistlere dair yazışmalar, elçiliklerin taleplerini iletmesini sağladığı gibi Osmanlıların gelecek kişilerden haberdar olmalarını da sağlamaktaydı. Bürokrasi için tespit ve takibe dair bilgiler, gezilerin neden gerçekleştirildiği, insanların beklentileri, gezinin örgütleniş biçimi ya da memurlar ile aralarında geçen temasın niteliğinden daha fazla yer kaplamaktaydı. Bu yönde belgelerde çoğunlukla bir arka plan oluşturmaya yetecek kadar detaylı bir bilgi yoktur. Osmanlı bürokrasinin ürettiği belgelere tahmin edilebileceği üzere bürokratik bir dil hâkimdi. Aynı dil en azından çevirileri yapılan yabancı temsilciliklerin metinlerinde de görülebilir. Turist acentelerine ise neredeyse hiç yer verilmez.

Belgeler her zaman detaylı ve birbirinin aynı olan bir anlatıma sahip değildir. İçerikleri kimi zaman ilgili bölgelere gelecek turistlerin sayıları, milliyetleri, cinsiyetleri ve sosyo-ekonomik durumlarını da kapsayan bir içeriği sahipken, kimi belgeler sadece birkaç noktaya işaret etmekle yetinir. Genel bir değerlendirme yapıldığında, turistlerin kullandıkları gemilerin adları ve bağlı buldukları şirketler, gemi kaptanları, hareket noktaları, ziyaret ettikleri ve/veya ziyaret edecekleri yerler, turistlerin sayıları, cinsiyetleri, milliyetleri, sosyal durumları ve meslekleri sıklıkla değinilen konular arasındaydı.<sup>593</sup> Örneğin, İstanbul’daki Alman Elçiliği, 26 Mayıs 1887 günü Cuma Selamlığı’nı izlemek için Bükreş’ten eşleri ile gelen ve çoğunluğu Alman tüccarlardan oluşan turistlerin “muteber ve terbiyeli” olduklarını beyan etmekteydi. 80 kişi İstanbul’da bir hafta kaldıktan sonra şehirden ayrılacaktı.<sup>594</sup>

Turistlerin gezilerini, ne zaman gerçekleştirecekleri kimi zaman saat dakikliğinde belirtilmekteydi. Bunun yanı sıra ziyaret ettikleri yerlerde ne yapacakları ve ne zaman ayrılacakları

<sup>590</sup> BOA, Y.A. HUS, 469, 11 (2 Muharrem 1322/19 Mart 1904).

<sup>591</sup> BOA, BEO, 2296, 172168, (3 Muharrem 1322/20 Mart 1904).

<sup>592</sup> BOA, BEO, 2190, 164777 (18 Recep 1321/10 Ekim 1903); Osmanlı topraklarında araştırma yapmak isteyen kişilerin izin işlemlerine dair benzer süreçler için bkz. Muşmal, a.g.e., s. 45-54.

<sup>593</sup> Bir başka detay ise cruise gezilerine ilişkin belgelerde New York başlangıç noktası olarak birçok kez Osmanlı Devleti’ni de içine alan geziler düzenleyen Clark acentesine dair bilgi yoktur. Bunun yerine gemi adı ve geminin sahibi olduğu şirketin adına yer verilir: “İngiliz bandıralı Celtic vapuru”. Bkz. Y.A.HUS, 425,82 (12 Zilkaade 1319/26 Şubat 1902).

<sup>594</sup> BOA, Y.PRK, EŞA, 6, 71(3 Ramazan 1304/ 26 Mayıs 1887).

da değinilen konular arasındaydı. Yine aynı şekilde karaya çıkışları, şehirde buldukları süre zarfında ne yaptıkları ve kimi zaman nasıl ağırlandıkları ve şehirden ayrılmaları ve nereye hareket ettikleri de bu belgelerden hareketle takip edilebilir. Belgelerde verilen bilgiler süreç içinde değişkenlik gösterebilmekteydi. Turist sayısına dair verilen ilk bilgilerin ve tahmini varış sürelerinin daha sonraki yazışmalarda değiştiğine dair örnekler, kayıt mekanizmasının farklılığı tespit ettiğini gösterir. Günümüze kadar ulaşan bu belgelerin, turistlerin Osmanlı sınırlarına ulaşmadan önce takip ettiği rotalara ve sınırdan içeriye ne zaman adım atacakları dâhil eksiksiz olarak gezilerin tüm aşamalarının kayıtları olarak görmek mümkün olmasa da, içerikleri merkez ve taşra memurlarına, geziler karşısında bir oldubitti ile karşılaşmamaları için kullanışlı ve detaylı bilgiler sunmaktaydı.<sup>595</sup> Örneğin, Peşte Başşehbenderliği'nin 21 Eylül 1888 tarihinde Hâriciye Nezâreti'ne ilettiği telgrafta çeşitli sınıflardan yolcularla beraber beş milletvekili ve 75 gazetecinin, 28 Eylül günü sabah saat 6.50'de İstanbul'a gelecekleri bildirilmekteydi. Bu bildirim yedi gün önce yapılmıştı.<sup>596</sup> 22 Mart 1898 tarihinde ise Fransa Elçiliği, Hâriciye Nezâreti'ne gönderdiği taktirinde Truva'yı ziyaret etmek üzere gelecek turistlerin, 20 Nisan günü Kumkale'ye geleceklerini ve akşam saat 3.30'da ayrılacaklarını ifade etmiş ve gerekli emirlerin ilgili makamlara iletilmesini istemiştir. Çünkü Kumkaale'deki karaya çıkış için kullanılan iskele sivil değil askeri hizmete mahsustu ve bundan dolayı karaya çıkış sırasında sorunlar yaşanmaktaydı.<sup>597</sup>

Bu yazışmalar gerekli düzenlemelerin yapılması ve izinlerin temin edilmesi için oldukça önemliydi. Bu haberleşme ağının, özellikle kalabalık gruplar için daha kullanışlı olduğu söylenebilir çünkü turist sayısına paralel olarak yapılacak işlem sayısı artmakta ve karmaşıklaşmaktaydı. Aynı anda sınırlı sayıda ziyaretçinin kabul edildiği mekânlar ya da başkenti ziyaret eden yabancıların hakkında çok fazla şey duydukları padişahı görebilecekleri belki de tek yer olan ve II. Abdülhamid'in iktidarının sembolik temsili açısından büyük bir önem taşıyan selamlık resmi için elçiliklerin tavsiye üzerine sarayın onayı gerekliydi.<sup>598</sup> Örneğin, birçok örnekte görüldüğü üzere İstanbul gezileri dâhilinde Hazîne-i Hümayûn'u ziyaret edecek turistlerin oldukça kalabalık olmaları, hazine ziyaretlerini küçük gruplar halinde gerçekleştirmelerinin kararlaştırılmasına yol açmıştır.<sup>599</sup> Sadâret'ten Evkâf Nezâreti'ne yazılan 15 Mart 1903 tarihli bir yazıda da, Alman İmparatoru II. Wilhelm'in iki oğlunun İstanbul'u ziyaret edeceğinin Berlin Sefâreti'nden haber verilmesi üzerine, prenslerin ziyaret etmeleri muhtemel görülen yerlerin "hüsn-i halde bulunmaları elzem olduğundan" gereken yerlerin "ta'mîr ve tathîr ve tanzîmi"nin hızlı bir şekilde yapılması talep edilmekteydi.<sup>600</sup>

<sup>595</sup> BOA, Y.PRK, UM, 41, 71 (11 Nisan 1898/19 Zilkaade 1315); BOA, DH. EUM, THR, 7, 43 (23 Ramaza 1327/8 Ekim 1909); BOA, DH.EUM,THR, 97,49 (8 Recep 1328/16 Temmuz 1910); BOA, BEO, 2431,182280 (8 Şaban 1322/18 Ekim 1904); BOA, Y.A.HUS, 420, 63 (19 Cemazeyilahir 1319/3 Ekim 1901); BOA,Y.PRK, DH, 4, 4 (18 Safer 1308/28 Eylül 1890); BOA, İ.MBH, 5, 1329 (20 Rebileülvel 1329/11 Mart 1911); BOA,Y.A, HUS, 207,21 (11 Muharrem 1305/29 Eylül 1887).

<sup>596</sup> BOA, Y.A,HUS, 217, 57 (28 Muharrem 1306/24 Eylül 1888).

<sup>597</sup> BOA, BEO, 1100, 82442 (6 Zilkaade 1315/29 Mart 1898).

<sup>598</sup> BOA, Y.PRK, TŞF, 5, 61 (11 Ramazan 1326/7 Ekim 1908), BOA, Y.A, HUS, 486, 11 (3 Safer 1323/9 Nisan 1905).

<sup>599</sup> BOA, BEO, 3860, 289487 (10 Rabiülevvel 1329/11 Mart 1911), BOA, İ.MB, 5, 19 (21 Safer 1329/21 Şubat 1911); BOA, BEO, 3815, 286114 (22 Şevval 1328, 27 Ekim 1910).

<sup>600</sup> BOA, BEO, 2017, 151218 (15 Zilhicce 1320/15 Mart 1903).

1909 yılında dünya turu düzenleyecek olan bir Fransızın seyahat programı ve bu kişinin mektubu da Paris Sefâreti'nden alınan bir yazı sonucunda bu kişilerin ağırlanması için belediye tarafından bir komisyon teşkil edilmesi uygun görülmüştür.<sup>601</sup> Bu işlemler ancak bir ön bilgi sayesinde olabilirdi. Yine belgelerde sürekli olarak, gelecek kişilerin takip edilmesi anlamına gelen takayyüdat işlemi de bu haber alma sayesinde gerçekleşmekteydi.

Taleplerin karşılanıp karşılanmayacağı ve gerekli izinlerin onayı da yine aynı şekilde karara bağlanmaktaydı. 1905 yılında Batı Anadolu ile birlikte Rodos'u gezmek için elçiliklerinin başvuru yaptığı 170 İngiliz turistin, Kanuni Sultan Süleyman döneminde, 1522 yılında Osmanlıların eline geçene kadar adayı ellerinde bulunan St. Jean Şövalyeri'ne (metinde St. Jean Sipahileri) ait istihkâmları ziyaret etme talepleri, olumsuz karşılanmıştır. Yasaklı olan askeri bölgelerin dışında kalan yerlerin ziyaret edilmesine izin çıkmıştır.<sup>602</sup> Nitekim turistler tarafından sürekli olarak ziyaret edilen Truva'ya giriş kapısı olan Kumkale mevkiindeki iskelenin askeri kullanıma mahsus olması nedeniyle Tophane Müşirliği, Karanlık Liman denilen yere, siviller için bir iskele inşa edilmesi hususunu Yıldız Sarayı'na arz etmişti. Bu talebe "Kumkala nâhiyesi civârında Hisarlık mevkinde vâki Truva harabesini seyr ü temâşâ eylemek üzere Avrupa ve mahal-i sâireden Karanlık Liman'a vürüd eylemekte olan seyyâhîn-i ecnebiyye" yol açmıştı. Müşirriyete göre askeri iskelenin siviller tarafından kullanılması sorunlara yol açabilirdi ve aslında askeri bölgeye yabancıların yaklaştırılması yasaktı. Askeri iskelenin kullandırılmaması ise turistlerin şikâyetlerine yol açmaktaydı. Truva'yı ziyaret eden kişiler arasında Avrupalı hanedan üyeleri ve elçilerin de olmasının yanı sıra kötü hava koşullarında sandallarla karaya çıkmak istemeyen ziyaretçilere askerler izin vermediği için bu kişiler askeri bölgenin etrafından hedeflerine gitmekteydi. Bütün bunlara son vermek için yeni bir iskelenin inşa edilmesi önerilen iskelenin yapım beledi 8.692 kuruş olarak hesaplanmıştı.<sup>603</sup> Müşirriyet turistlerin yakın zamanda geleceğini düşünerek bir an önce gerekli ödemeye onay verilmesini istemiştir.<sup>604</sup> Ancak yıl sonuna doğru Bahr-i Sefid Boğaz Muhafızlığı'ndan yazıldığına göre yapılan müracaatlara rağmen limanın inşasına başlanmamış ve şikâyetler devam etmekteydi.<sup>605</sup>

Heinrich Schliemann'ın kazılarıyla güncel, tarihi geçmişi nedeniyle de süreklilik arz eden bir ilginin odak noktasında bulunan ünlü Truva Savaşı'nın<sup>606</sup> meydana geldiği alanı ve tarihi kalıntıları ziyaret etmek isteyen kabilelere dair yazışmalar bürokratik işleyişin bir resmini sunar. Yazışmalarda yer alan detaylar gezilerin kendisine dair bir anlatıma da kısmen izin vermektedir. Buna dair örneklerden bir tanesi, 27 Eylül 1903 günü bölgeyi ziyaret etmek isteyen 190 kişilik Fransız turist kafilesine ilişkin yazışmalardır. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla gelişmeler, Biga Mutasarrıfı Hıfzı

<sup>601</sup> BOA, DH. MKT, 2893, 67 (20 Recep 1327/7 Ağustos 1909).

<sup>602</sup> BOA, BEO, 2524, 189268 (5 Muharrem 1323/12 Mart 1905).

<sup>603</sup> BOA, ŞD, 1217,18 (11 Safer 1319/30 Mayıs 1901); BOA, BEO, 1683,126178 (15 Rabiülevvel 1319/2 Temmuz 1901).

<sup>604</sup> BOA, BEO, 1709, 12812 (12 Rebiülahir 1319/29 Temmuz 1901).

<sup>605</sup> BOA, Y.PRK, ASK, 177, 70 (25 Şaban 1319/7 Aralık 1901).

<sup>606</sup> Eyüp Özveren, "Toz Toprak İçinde Bir Kahramanlar Geçidi", **Akdeniz'de Bir Doğu**, Dost Kitapevi Yayınları, Ankara, 2000.



Bey'in, bölgedeki Fransız konsolosunun, kendisine belirtilmeyen bir tarihte başvurmasının ardından, 9 Eylül 1903'te Dâhiliye Nezâreti'ne gönderdiği şifreli bir telgraf ile başlar. Telgraf, Ile de France adındaki bir gemi ile 27 Eylül 1903 günü sabah saatlerinde Karanlık Liman mevkiine gelerek, on gün sürecek bir gezinin ardından İstanbul'a hareket edecekleri Fransız konsolosu tarafından bildirilen turistler ile ilgiliydi. Nasıl hareket etmesi gerektiğine dair elinde bir emir olmadığı için mutasarrıf bağlı bulunduğu Dâhiliye Nezâreti'ne başvurmuştu.<sup>607</sup> Bu gelişme üzerine Dâhiliye Nezâreti, dört gün sonra Sadâret'e yazarak, yapılan inceleme sonucunda, kendilerine Sadâret'ten bir yazı gelmediğini ve Sadâret'in ve Hâriciye Nezâreti'nin de turistlerin planlanan gezilerine dair herhangi bir malumata sahip olmadığını belirtmişti. Bununla beraber dâhiliye turistlerin gelmeleri durumunda hemen haber verilmesini ve "hâl ve hareketlerinin nazar-ı dikkatte tutulması" gereğini Biga Mutasarrıflığı'na bildirmişti.<sup>608</sup>

İki gün sonra ise Sadâret, mutasarrıflığın ve dâhiliyenin yazısına atıfla ve dâhiliyenin yazısını da ekleyerek "emsâline nazaran icâb-ı hâlin icrâ"sını hâriciye yazmıştır.<sup>609</sup> 21 Eylül 1903 günü ise Hâriciye Nezâreti, Sadâret'e geri yazarak, dâhiliye nezaretinin tavsiyesine uyarak, turistlerin hissettirilmeden izlenmeleri ve kendilerine gerekli kolaylığın gösterilmesi yönünde gerekli emrin mutasarrıflığa iletilmesini tekrar etmişti.<sup>610</sup> Sadâret ise iki gün sonra dâhiliyeden, gereğinin yerine getirilmesini talep eder.<sup>611</sup> Yazışma burada kesilmektedir. Ancak Dâhiliye Nezâreti'nin mutasarrıfa gerekli talimatları gönderdiği var sayılabilir. Hıfzı Bey ise ayın gün gönderdiği bir telgrafla, konsolosun 27 Eylül günü geleceklerini bildirmiş olduğu kafilenin karantinadan dolayı gecikmeli olarak 2 Ekim günü geldiklerini bildirir. Kafile, 183 turistten ve 20 hizmetçiden oluşmaktaydı. Turistlere ailesi ile beraber Fransız konsolosu, polis komiseri ve zaptiye eşlik etmiş ve içeriğine değinilmemekle beraber gerekli kolaylık gösterilmiştir. Gezinin ardından yemeklerini karada yiyen turistler bölgeden ayrılarak İstanbul'a hareket etmişlerdir. Dâhiliye Nezâreti ise iki gün sonra bu bilgiyi Sadâret'e göndermişti.<sup>612</sup>

Gümrük vergisi ve pasaport kontrolü muafiyetini talep eden örnekler de mevcuttur. 1901 yılı sonbaharında, İzmir'deki Fransız konsolosu ve Antalya'daki konsolosluk çalışanları tarafından ekim ayında Antalya'ya yapacakları ziyarette, kendilerine gümrükte kolaylık gösterilmesi talep edilen turistlerin, bir çeşit piknik için beraberlerinde getirecekleri yiyecek ve içecekten gümrük vergisi alınmaması "iltimâs" edilmişti. Belge aynı zamanda turist kabilelerinin Osmanlı bürokrasisinin gözünde izlemesi gereken yola dair bilgiler de sunmaktadır: "böyle kalabalık gelecek yabancı

<sup>607</sup> BOA, DH. MKT, 763, 25 (16 Cemaziyelahir 1321/9 Eylül 1903).

<sup>608</sup> BOA, DH. MKT, 763, 25 (20 Cemaziyelahir 1321/13 Eylül 1903); Y. PRK. DH, 12, 55 (20 Cemaziyelahir 1321/13 Eylül 1903).

<sup>609</sup> BOA, BEO, 2167, 162473 (22 Cemaziyelahir 1321/15 Eylül 1903).

<sup>610</sup> BOA, BEO, 2175, 163118 (28 Cemaziyerahir 1321/21 Eylül 1903).

<sup>611</sup> BOA, BEO, 2175, 163118, (1 Recep 1321/23 Eylül 1903).

<sup>612</sup> BOA, DH. MKT, 773, 27 (10 Recep 1321/2 Ekim 1903); (12 Recep 1321/4 Ekim 1903; Kutsal Toprakları ziyaret edecek 25 kişilik Fransız grubuna dair benzer bir yazışma ve Padişah'ın izni için bkz. BOA, İ.DH, 1356, 1316 (27 Rabiülevvel 1316/15 Ağustos 1898).

seyyâhlar için önce Hâriciye Nezâreti'ne bilgi verilmesi usûl-ü cârîye gereğinden”di.<sup>613</sup> Bu bilgiyi vermesi gereken ise elçilikler ve konsolosluklardı.

### 3.4. Osmanlı Devleti'ne İlk Adım

#### 3.4.1. Pasaport ve Gümrük Kontrolü

Osmanlı Devleti'ne gelen kişilerin tamamı o anda, devletin nizamnamelerle belirlemiş olduğu kurallar çerçevesinde sınırdan geçmek zorundaydı. Pasaport ve gümrük incelemeleri istenmeyen unsurları sınır dışında tutmaya olanak tanımının yanında devlet adamlarının gözünden bu unsurların tanımlanmasına dair ipuçları sunmaktadır. Devletin kendi iktidarına yönelik mevcut ya da potansiyel risklerin tanımına göre, sınır kontrolüne takılacak ya da daha dikkatle incelenmesi gereken kişi ya da eşyalar ton farklılıkları göstermekteydi. Örneğin, II. Abdülhamid'e karşı anayasal muhalefet hareketi olan Jön Türklerin yanı sıra yüzyıl bitimine doğru kendisini yakından hissettiren Ermeni ve Bulgar sorunu, anarşistler ve sosyalistler sadece ülke içerisinde değil, aynı zamanda ülkeye giriş işlemleri açısından da önemli bir asayiş problemi olarak değerlendirilmekteydi.<sup>614</sup>

Turistlerin ülkeye giriş yapmak için tabi oldukları ilk işlem pasaportlarının ve eşyalarının “muâyene” edilmesi idi. Kara yolunu kullanan kişiler için kontrol noktası sınırın başladığı yer yani “res-i hudûd”du. Gemi ile gelenler için ise limanlardı.<sup>615</sup> Bu sınır ise her ne kadar II. Abdülhamid dönemi okul haritalarında devletin denetiminde bulunan toprakların genişliği, sınırın başkentten ne kadar uzakta başladığı, kâğıt üzerinde elde bulunan bölgeleri de içine alan geniş bir hâkimiyet mefhumu etrafında aşılarmaya çalışmış olsa da, doğrudan Osmanlı memurlarının denetimindeki mekân küçülmüştü.<sup>616</sup> 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nın akabinde imzalanan Berlin Antlaşması (1878) Kafkaslar'da ve Balkanlar'da büyük toprak kayıplarına yol açmış, sınır giderek geriye çekilmiştir. Osmanlı Devleti'nin eski vilayetleri yeni ülkelere, prensliklere ya da başka ülkelerin topraklarına dönüşmüştür. Bundan dolayı, Avrupa ile doğrudan demiryolu bağlantısının tesis edildiği 1888 yılında İstanbul'a demiryolunu kullanarak gelen kişiler, Berlin Antlaşması ve ardından Bulgaristan'ın 1885 yılındaki birleşmesi nedeniyle, Osmanlı memurları ile ancak Edirne'nin hemen batısında yer alan Cisir-i Mustafa Paşa'da karşılaşmaktaydı.<sup>617</sup>

<sup>613</sup> BOA, Y.A, HUS, 420, 63 (13 Cemaziyelahir 1319/27 Eylül 1901).

<sup>614</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 184-188, 216-227.

<sup>615</sup> “Pasaport Nizamnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, cilt 6, s. 1533.

<sup>616</sup> Benjamin C. Fortna, **Mekteb-i Hümayûn Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde İslam, Devlet ve Eğitim**, (Çev. Pelin Sıral), İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, s. 219-224.

<sup>617</sup> Bu anlamda, adını Kanuni Sultan Süleyman döneminde vezirlik yapan Boşnak Mustafa Paşa tarafından yaptırılan köprüden alan Cisir-i Mustafa Paşa, her ne kadar Bulgaristan'daki Osmanlı hâkimiyeti 1908 yılına kadar geçerli olsa da, Osmanlı gücünün ve kontrol mekanizmasının sınırını tayin etmekteydi. Yusuf Halaçoğlu, “Cisir-i Mustafa Paşa”, **DİA**, Cilt 8, s. 33; Osmanlı İmparatorluğu'na seyahat edecek kişilere kolaylık gösterilmesinin talep edildiği, gümrük kontrolleri ve trenlerin hareketlerine ilişkin yazışmalarda sürekli olarak atfı yapılan yerin Sofya ya da Filibe değil, Cisir-i Mustafa Paşa olması bunun göstergesidir. Yine benzer ifadelerle seyahatnameler ve dönemin diğer kaynaklarında rastlamak mümkündür. Bkz. BOA, DH, MKT, 2188, 15, (29 Zilkade 1316/10 Nisan 1899); BOA, DH, MKT, 995,57(7 Cemâziyelevvel 1323/10

Bulgar Prensligi, pasaport ve gümrük denetimlerini kendi memurları aracılığıyla yürütmekteydi. Trenle seyahat eden turistler, artık yeni yöneticilere sahip eski Osmanlı vilayetlerini, şimdinin ülke ve prensliklerini kat ettikten sonra Osmanlı dünyasına adım atmaktaydılar. Dönemin haritalarında da açıkça görülebilen bu durum, tren hattının tamamı takip edilmesi durumunda geçerliydi.<sup>618</sup> Pierre Loti örneğinde olduğu gibi demiryolunu kullanan turistlerin Varna'da gemiye aktarma yaparak Karadeniz üzerinden İstanbul'a ulaşmaları da mümkündü.<sup>619</sup>

Balkanlar'daki diğer Osmanlı vilayetleri Manastır ve Selanik, tren hattının güneyinde ve batısında kalmaları nedeniyle ana demiryolu güzergâhının dışındaydı. Buralarda ve diğer kara sınırlarında gerekli pasaport ve gümrük kontrolleri ilgili sınırlarda görevli olan memurlar tarafından benzer biçimde yapılmaktaydı. Deniz yolunu kullanan kişiler için ise bu işlemlerin mekânı gemiler ya da karaya ayak bastıkları limanlardır. Öncesinde bilgi verilmesi ve gerekli onayların alınması halinde turistlerin pasaport kontrolünden geçmeden önce karaya çıkarak belirlenen alanları ziyaret etmeleri, daha sonra pasaport işlemlerine tabi olmaları da mümkündü.<sup>620</sup>

İstanbul'a Orient Express ile II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden iki yıl önce gelen Vicente Blasco Ibanez, Osmanlı sınırına giren trendeki sahneyi şöyle anlatmaktadır:

Tren personeli birden değişiyor; Alman usulü yayvan bereli memurların yerini kırmızı fesliler alıyor. Hep aynı koyu kırmızı renkteki bu Osmanlı serpuşu artık her yanda...gümrük memurları giriyorlar...selam veriyorlar. Valizler didik didik aranıyor, ancak kitaplarla kâğıtlardan başka şeye el sürmüyorlar. Ardından sıra polise geliyor...Hemen hiç konuşmaksızın, yorgun bir halle pasaportları inceliyorlar, adlarımızı hançerelerinin alışkanlıklarına göre çarpıttıktan ve Türk harfleriyle yazdıktan sonra, geldikleri gibi çekip gidiyorlar.<sup>621</sup>

Turistlerin ülkeye girişleri için görevli memurlar tarafından yapılması gereken ilk işlemler seyahatlerine devam etmelerine izin verilip verilmeyeceğini belirlemek adına seyahat evraklarının nizâmnamelerle uyumlu olup olmadığının ve yasaklı eşyaların tespiti ve el koyma işlemi için valizlerinin incelenmesiydi. Eğer bunlar uyumlu değilse o anda geçerli olan nizamnameye göre gerekli işlemler yapılmaktaydı. Turistler, pasaport nizâmnamesi uyarınca bir Osmanlı temsilciliğinden vizeli pasaporta sahip olmalıydı. Pasaportu olmayan kişiler temsilciliklerinden gerekli belgeleri sağlayamamaları durumunda sınır dışı edilme riski ile karşı karşıyaydı. Eşyaları arasında ise belirlenmiş yasaklı maddeler olması halinde bunlara el konulabilir ya da ceza ödemek zorunda kalabilirdi.

Temmuz 1905); BOA, Y.PRK, ASK, 255, 55(7 Rabiulevvel 1326/9 Nisan 1908); Fesch, a.g.e., s. 23; Kerimi, a.g.e., s. 121; Frederick Moore, **The Balkan Trail**, Smith, Elder, Londra, 1906, s. 68; "The Orient Express", **Times**, 6 Kasım 1893.

<sup>618</sup> "Turkey in Europe", **Rand McNally and Co.'s Enlarged Business Atlas And Shippers' Guide**, Rand McNally and Company, Chicago, 1897, s. 283.

<sup>619</sup> Loti, a.g.e., s. 13.

<sup>620</sup> BOA, BEO, 2431, 182300 (7 Şaban 1322/17 Ekim 1904).

<sup>621</sup> Ibanez, a.g.e., s. 5.

Pasaport kontrolü ile ilgili belgelerde genellikle pasaportların ya da “evrâk-ı mürûriye”nin muntazam olduğu, usûlünde olduğu ve vizelerin tam olduğu ifadeleriyle yapılan işlemler anlatılır.<sup>622</sup> Pasaport kontrolü görevi, 1845 yılında yayımlanan ilk polis nizâmnamesi ile polislere verilmişti.<sup>623</sup> 1896 tarihinde uygulanmaya başlanan “Dersaâdet ve Bilâd-ı Selâsede Takrîr-i Âsâyiş Vazîfesi ile Mükellef Olan Nizâmiye ve Jandarma Asâkir-i Şâhâne ile Polis Memurlarının Sûret-i Hareketlerine Dâir Tâlîmat”ta<sup>624</sup> bu kontrollere ilişkin maddeler bulunmaktaydı. Bu talimatın 10, 11 ve 12. maddeleri seyahat işlemlerine ve gümrük kontrollerine ayrılmıştı. Buna göre zaptiyeler, İstanbul’a gelmek isteyen kişilerin, ülke içerisinde dolaşım için gerekli olan mürûr tezkerelerini kontrol edeceklerdi. Her türlü eşya da gümrük nizâmnamesi uyarınca muayeneye tabi tutulacaktı ve gümrük memuru gerekli kontrolleri yaparken, büyük ihtimalle çifte kontrol için, bir zaptiye memuru kendisine eşlik edecekti. Madde 12’de ise pasaport ve mürûr tezkerini kontrollerine dair bilgiler verilir. Buna göre ülke içinde dolaşım için gerekli olan mürûr tezkerisine sahip olmayan ya da ülkeye giriş yapmak isteyen ancak Osmanlı şehbenerhanelerinden “musaddık pasaportları” olmayan kişiler “ehl-i nâmus” olduklarını kanıtlayıp, kefil bulmaları durumunda seyahatlerine devam edebileceklerdi. Aksi takdirde geldikleri yere geri gönderilecekti.<sup>625</sup> Bu talimat, aslında yürürlükte olan pasaport nizâmnamesinin bir tekrarıdır.

19 Nisan 1907 tarihinde yayınlanan “Polis Nizâmnamesi”nde de, polisin idari, mülki ve adli olmak üzere üç kısma ayrılan görevlerinden idari olanların içerisinde ülkeye giriş işlemleri vardı. Nizâmnameye göre polisler karadan ve denizden gelip giden tüm yolcuların evraklarını limanlardaki salon ve iskelelerde, demiryolunu kullananların evraklarını ise istasyonlarda kontrol etmekle yetkili ve sorumluydu. Polis, gerekli gördüğü hallerde başka yerlerde de bunları kontrol edebilirdi. Pasaportu olmayan kişiler tespit edildiğinde ise gerekli işlemler yapılacak, ülkeye giriş noktaları gözetim altında tutularak hiç kimsenin kontrol noktalarından geçmeden ülkeye girmesine ya da ülkeden ayrılmasına izin verilmeyecekti. Bunların yanı sıra eşya kaçırmanın engellenmesi görevi de polise aitti. Gümrüklerden incelenmeden eşya çıkarıldığı görülürse polis hemen müdahale edecekti. Tren istasyonlarında güvenliğin sağlanması da polise aitti. Polisin bir diğer görevi ise belediyeden ruhsatname almadan turistlere tercümanlık yapan kişilerin engellenmesiydi.<sup>626</sup>

Seyahatnamelerde pasaport için bahşış verilebileceği söylenmesine karşın devlet pasaport konusunda oldukça hassastı.<sup>627</sup> Örneğin Yunanistan’dan gelecek riskli kişilerin ve yasaklı eşyaları

<sup>622</sup> BOA, Y.A,HUS, 477, 66 (11 Cemaziyelahir Sene 1322/23 Ağustos 1904); BOA, Y.PRK, ZB, 36, 59 (18 Safer 1322/13 Nisan 1906); BOA, DH, EUM, THR, 97, 46 (Recep/Şaban 1328/ Temmuz/Ağustos 1910); BOA, DH, EUM, THR, 7, 43, (23 Ramazan 1327/8 Ekim 1909); BOA, DH.EUM,THR, 97, 49 (8 Recep 1328/16 Temmuz 1910).

<sup>623</sup> Ferdan Ergut, **Modern Devlet ve Polis Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Toplumsal Denetimin Diyalektiği**, 3. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2015, s. 123; Noemy Levy Aksu, **Osmanlı İstanbul’unda Asayiş 1879-1909**, (Çev. Serra Akyüz), İletişim Yayınları, İstanbul, 2017, s. 179.

<sup>624</sup> “Dersaâdet ve Bilâd-ı Selâsede Takrîr-i Âsâyiş Vazîfesi ile Mükellef Olan Nizâmiye ve Jandarma Asâkir-i Şâhâne ile Polis Memurlarının Sûret-i Hareketlerine Dâir Tâlîmat”, **Düstur** 1. Tertip, Cilt 7, s. 115-116

<sup>625</sup> “Dersaâdet ve Bilâd-ı Selâsede Takrîr...”, s. 115-116.

<sup>626</sup> “Polis Nizâmnamesi”, **Düstur** 1. Tertip, Cilt. 8, s. 678-679; Aksu, a.g.e., s. 178-179.

<sup>627</sup> Gorman, a.g.e., s. 127-128.

tespit etmek amacıyla Grebene ve Alazonza kazalarına ve altı gümrük kapısına yabancı dil bilen memurlar görevlendirilmiş ve memurların görevlerini eksiksiz yerine getirmelerini sağlamak için maaşları artırılmıştır.<sup>628</sup> Noemy Levy Aksu'ya göre de pasaport işlemleri için gerekli yabancı dilleri bilen gayrimüslim Osmanlı vatandaşları devletin gözünde önem kazanmaktaydı. İzmir'deki pasaport dairesindeki polislerinden sorumlu olan Rafael Chikurel, her biri aynı yeterlilikte olmamakla beraber, Türkçe, Rumca, İspanyolca, İtalyanca, Fransızca ve İngilizce bilmekteydi. İstanbul'da da aynı pozisyonda Artin Handanian bulunmaktaydı.<sup>629</sup> Ancak İlkey Yılmaz'a göre devletin, nizânameler yolu ile uygulamaya çalıştığı kontrol ve gözetim sistemini tam olarak yerleştirmesi, devletin alt yapısal iktidarının yetersizliği nedeniyle mümkün olmamıştır. Bu ise yeterli sayıda nitelikli memurun olmadığı ve memurların merkezin gönderdiği talimatları kâğıt üzerinde olduğu gibi uygulamadığı anlamına gelmekteydi.<sup>630</sup> Yılmaz'a göre Osmanlı devlet adamları, devletin içerisinde bulunduğu sorunlar nedeniyle, örneğin Avrupa'nın ekonomik ve siyasi baskısı, milliyetçi hareketler ve muhalefet hareketi nedeniyle, "imparatorluğa gelen tüm yabancı uyruklu potansiyel tehdit olarak görülmüştür."<sup>631</sup> Yılmaz'ın iddiasını destekleyecek kanıtlar özellikle belgelerde sıklıkla geçen "fesâd" kavramıyla görülsede, bunları sınırdan içeri adım atan herkes için geçerli bir yaklaşım olarak görmek sorunlu olabilir.

Devlet adamlarının gözünde özellikle Ermeniler, Bulgarlar ve "erbâb-ı fesâd" olarak tanımlanan kişilerin sınırdan içeri girmelerine set çekilmesi önemliydi. Örneğin İstanbul'a gelecek olan bir turist grubunun içerisinde sahte isimle Amerikan pasaportuna sahip "Ermeni müfsidler" in bulunması ihtimaline karşın, bir tahkikat yapılması gerekli görülmüştür. Yapılan inceleme sonucunda oldukça detaylı bilgiler elde edilmiştir: bu kişilerden bir tanesi İngiliz, bir tanesi İtalyan, bir tanesi Avusturya-Macaristan ve iki tanesi Yunanistan vatandaşıyken, geri kalan 96 kişi Amerikan vatandaşıydı. Gemide 41 erkek, 60 kadın bulunmaktaydı. İnceleme sonucunda gemide "Ermeni müfsid" olmadığı anlaşılmış olmakla beraber gerekli takibin yapılmaya devam edileceği belirtilmişti "tarassûdât-ı lazıme ve mütemâdiye".<sup>632</sup> Devlet kimi zaman bununla da yetinmemiş, sınırdan içeri girdikten sonra da takip etme ve otelleri arama gibi ek güvenlik uygulamaları da yapmıştır.<sup>633</sup> Genellikle Ermeniler için dile getirilen bu durum Bulgarlar için de geçerliydi.<sup>634</sup>

Cisr-i Mustafa Paşa'da ve diğer istasyonlarda pasaportların yanı sıra ufak valizler incelenirken, büyük valizler ya da gerekli incelemeyi yapacak nitelikte memur bulunmaması durumunda bu eşyalar mühürlenerek İstanbul'a Sirkeci Garı'na gönderilmekteydi.<sup>635</sup> Deniz yolunu kullananlar ise

<sup>628</sup> Yılmaz, a.g.e., 217.

<sup>629</sup> Aksu, a.g.e., s. 200.

<sup>630</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 77, 81-82, 87, 181.

<sup>631</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 89.

<sup>632</sup> BOA, BEO, 2394, 179519 (10 Cemaziyelahir 1322/22 Ağustos 1904).

<sup>633</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 89; Vizesi olmadığı için Cisr-i Mustafa Paşa'da gözaltına alınan ve daha sonra yoluna devam etmesine izin verilen gazeteci için bkz. BOA, HR, SYS, 194, 6 (3 Zilhicce 1310/18 Haziran 1893).

<sup>634</sup> BOA, ZB, 31, 73 (7 Rabiülevvel 1326/9 Nisan 1908).

<sup>635</sup> Coufopoulos, a.g.e., s.; Fesch, a.g.e., s. 26; **Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa...**, s. 3.

limanlarda kontrolden geçmekteydi. İstanbul'daki gümrük noktaları Sirkeci Garı'nda ve Tophane'deydi.<sup>636</sup> Gümrük kontrolleri özellikle II. Abdülhamid'in saltanatı ile birlikte daha önemli hale gelmiştir. Bilindiği üzere II. Abdülhamid'in uyguladığı sıkı güvenlik önlemlerinin başında ülkeye muzır kabul edilen yasaklı yayınların girmesinin önlenmesi vardı. Bu nedenle gümrük muayenelerine ilişkin yazışmalar gümrüklerde el konulan ve ülkeye girişi ve basımı yasaklanan yazılı eserlere dair bilgiler içermektedir.

22 Ekim 1891 tarihli "Gümrük Nizamnâme-i Umûmîsi"ne göre tüm yolcuların eşyaları "muâyene" edilecekti. Diplomatlar ise bu işlemde muaftı. Buna ek olarak şahsi eşyalar da gümrük vergisine dâhil değildi. Ticari eşya taşımayan kişiler eşyalarını yazılı olarak bildirmek zorunda değildi. Sözlü olarak bildirim yapabilir ya da eşyalarını açarak incelemeye izin verebilirdi. Kişisel eşyalar olarak kabul edilen, yeni elbise, çamaşır ve ayakkabı vb. gümrük vergisinden muaftı. Kaçak eşyalar tespit edildiğinde ise en yüksek rütbeli görevli diğer memurlar ile bir komisyon teşkil edecek ve bunlara el koyacak ve verilecek cezayı kararlaştıracaktı. Ceza hem el koyma hem de nakdiydi. Kaçak eşyalar olarak değerlendirilen eşyalar ise yolcuların üzerinde, elbiseleri arasında, sandallarda, arabalarda yatakların ve diğer eşyaların arasında saklanarak gümrük kontrolünden kaçırılmaya çalışılan eşyalardı. Pasaportu ve tezkeresi olan her bir yolcu için de bir revolver, çifte tabanca ve yüz fişek serbestti.<sup>637</sup>

Bu nizamnâmeye kadar Osmanlı Devleti'ne silah sokmak yasaktı ve anlaşıldığı kadarıyla bir süre sonra yasak tekrar yürürlüğü girmişti. Gezi rehberlerindeki değişim bunu açıkça göstermektedir. Baedeker'in yukarıda değinilen 1894 tarihli rehberinde ateşli silahların ve yüz adet fişegın vergiye tabi olmadan ülkeye sokulabileceği bilgisine yer verilirken, bir yıl sonra yayımlayan Coufolous rehberinde ateşli silahların yasaklı olduğu belirtilir. Ancak 1899 yılına ait bir başka rehberde ise av tüfeği parçalarının ülkeye zorluk olmadan kabul edildiği yazılmaktaydı.<sup>638</sup> İstanbul'daki İngiliz Elçiliği'nde tercüman olarak görev yapan Andrew Ryan'ın 1899 yılından itibaren başlayan anılarında da, tam tarih belirtilmemekle beraber bir İngiliz'in Romanya'dan İstanbul'a getirdiği havalı tüfekler ve atış poligonu üzerine gelişen olaylara dair bilgi verilmektedir. Yürürlükteki yasak nedeniyle gümrük memurları tüfeklere el koymuştur. Sorunu gümrük müdürü ile görüşen Ryan, müdürün odasında havalı tüfeklerden bir tanesi ile tavana ateş ederek zararsız olduklarını kanıtlamaya çalışmış ancak başarılı olamamıştır. Bunun üzerine tercüman, olayı elçiliğe ve saraya taşımıştır. Bu ise havalı tüfekler ve atış poligonunun Osmanlı hükümeti tarafından satın alınması ile sonuçlanmıştır.<sup>639</sup>

Seyahatnameler ve gezi rehberleri de gümrüğe takılabilmekteydi. Seyahatnameler ve gezi rehberleri, gümrük kontrollerine değinirken, rehberlerin uyarıları kimi zaman kendilerini de

<sup>636</sup> Çelik, **Değişen...**, s. 102, 184.

<sup>637</sup> "Gümrük Nizamname-i Umûmîsi", **Düstur** Tertip 1, Cilt 6, ,1125-1126, 1131, 1133.

<sup>638</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, XXXI; Coufopulos, a.g.e., s. 32; **Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa, and the Troad**, John Murray, Londra, 1899, s. 6.

<sup>639</sup> Sir Andrew Ryan, **The Last of the Dragomans**, Geoffrey Press, Londra, 1951, s.37.

kapsamaktaydı. Marion Crawford'un İstanbul seyahatine dair 1896 yılında İngilizce olarak yayınladığı seyahat notları yayında bulunan bir Amerikalı kadına ait nüshaya, Cısır-i Mustafa Paşa'da el konulmuştur. Buradan Sirkeci'deki Merkez Rüşumat Müdüriyeti'ne gönderilen seyahatname "münderecât-ı muzırâsına mebni" yasaklanmasına karar verilmiştir. Eserin ülkeye girişi ve yayınlamasına engel olmak için dâhiliye, zaptiye ve maarife gerekli bilgiler de verilmiştir.<sup>640</sup>

Gezi rehberlerinin dilinden kitap kontrollerindeki değişimi de takip etmek mümkündür. 1876 yılına ait rehberin kitapların bazen incelendiği şeklindeki ifade 1894 tarihinde yerini "kitaplar çok sıkı incelenir" ifadesine bırakmıştır.<sup>641</sup> Baedeker yayınevinin 1906 tarihli Suriye ve Filistin rehberi, ilk sayfalarında yer alan küçük notla okurlarını sansüre karşı uyarmakta ve gümrükten geçerken rehberlerin giyilen kıyafetlerin ceplerine konulmasını tavsiye etmekteydi.<sup>642</sup> Bu not, seyahatnamelerde bireylerin üstlerinin değil eşyalarının arandığı yönünde bilgilerle beraber düşünüldüğünde alındığında bireyin fiziksel bir aramaya tabi tutulmadığı çıkarımı yapılabilir. En azından kaynaklarda bu yönde bir işaret yoktur. Benzer bir biçimde, Maarif müdürlüklerine iki yıl önce gönderilen bir belgeye göre *Rehber-i İstanbul ve İstanbul ve Civarı* adlı iki Almanca kitabın "muzırâtı" nedeniyle ülkeye girişi ve basımı yasaklanmıştı.<sup>643</sup> 1890 tarihli bir Amerikan gazetesinin haberine göre İstanbul'daki yabancı temsilciliklere turistlerin getirmemeleri gereken eşyaların bir listesi verilmişti: revolver, silah, gümüş para, resim, kitap ve el yazmalarına gümrükte el konulacaktı. Yazılı eserlerin riskli görülmesinin nedeni siyasi ve dini içerikleriydi.<sup>644</sup> İstanbul'daki İngiliz elçiliğinde görevli çocuklarını ziyaret etmek için gelen Müller çifti örneğinde ise kişilerin herhangi bir kontrol olmadan sınırdan geçilebilir.

Seyahat rehberlerine göre kişisel eşyaların dışında kalan her şey gümrük vergisine tabiydi. Özellikle purolar değerlerinin %75'i oranında vergilendirilmekteydi. Ateşli silahlar, mühimmatlar, kitaplar, gazeteler, tütün ve sıvı maddeler sık sık gümrüğe takılmaktaydı. Gümrük kontrollerinin her zaman kurala uygun olarak yapıldığı söylenemez. Kimi zaman gündelik işleyişi belirleyen turistleri kendi otellerine çekmeye çalışan tercümanlar ya da seyahat acentelerinin çalışanlarıydı. Bu durumda anahtar sözcük "bahşış"tı. Bahşış adı altına verilen bir nevi rüşveti veren, gemi güvertesine çıkarak müşteri arayan bir tercüman ya da seyahat acentelerinin görevlileri gümrükten sorunsuz bir geçişi

<sup>640</sup> BOA, MF. MKT, 644, 30 (30 Muharrem 1320/9 Mayıs 1902); Benzer örnekler için bkz. BOA, DH.MKT, 481,36 (26 Zilkaade 1319/6 Mart 1902); BOA, MF. MKT, 158,86 (28 Cemaziyelahir 1310/17 Ocak 1893); BOA, MF.MKT, 421,55 (8 Rebiülevvel 1316/27 Temmuz 1898); Fatma Demirel ve Raşit Çavaş, "II. Abdülhamid Dönemi'nde Gümrüklerde El Konulan (ve Elbette Yakılan) Kitaplar", *Müteferrika* 26, 2004, s. 151-158.

<sup>641</sup> *Baedeker's Palestine and Syria*, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXXI.

<sup>642</sup> *Baedeker's Palestine and Syria*, Karl Baedeker, Leipzig, 1906; 1905 tarihli İstanbul ve Anadolu rehberinde de benzer bir ifade mevcuttur. Bkz. *Baedeker's Konstantinopel und Kleinasien*, Karl Baedeker, Leipzig, 1905; Paul Fesch, Baedeker'in yanı sıra *Joanne* rehberinde de benzer bir uyarı bulunduğunu yazmaktadır. Bkz. Fesch, a.g.e., s. 23.

<sup>643</sup> BOA, MF, MKT, 181,34 (7 Rabiülevvel 1311/18 Eylül 1893).

<sup>644</sup> "Tourist Must Travel Light Laden", *The Sun*, 10 Ocak 1890, s. 1; John Mason Cook ise 1888 yılında İstanbul'a yaptığı tren seyahatinde, duyduğu şeyler nedeniyle oldukça kötü izlenimler edindiği gümrük memurlarını gayet nazik bulmuştu. Özellikle kitap ve mücevherleri saklamak zorunda olduğunu belirten Cook, gümrük memurunun kendisine Fransızca olarak gümrüğe bildirmesi gereken bir eşyası olup olmadığını sormuştu. Hayır, cevabını alan memur Cook'un çantasına basitçe göz atıp, kontrolü tamamlamıştı. Bkz. *St. James Gazette* 13 Eylül 1888.

sağlayabilirdi.<sup>645</sup> Gezi rehberleri bahşişin herkesin gözünün önünde ve üst düzey bir görevli varken verilmemesini gerektiğine ifade ederken, dolaylı olarak kontrol mekanizmasının çalıştığını doğrulamaktadır.<sup>646</sup> Bahşiş her zaman işe yaramamaktaydı: kitaplar ya da mühürlü eşyalar üst rütbeliler tarafından muayene edilmekteydi. Örneğin, her ne kadar Cısr-i Mustafa Paşa'daki memurlar Fatih Kerimi'nin vizesiz pasaportunu deftere kaydederek yolculuğuna devam etmesine herhangi bir ceza ödemedi izin vermiş olsalar da, yanında bulunan kitaplar, ilgili dilleri bilen bir memur olmadığı için Sirkeci Garı'nda muayene edilmek üzere mühürlenmiştir. Kerimi'nin yazdığına göre memur, kim olduklarını, gezdikleri yerleri ve gezi amaçlarını “yavaşça ve ustalıkla” sormuştu. Bunun nedeni ise sahte pasaport kullanan Jön Türkler ve Ermenilerdi. Kerimi'nin bahşiş vermek istemesi üzerine görevli memur “başhik filan almak bize irâde-i şahâne katiyen memnûdur” diye cevap vermiştir.<sup>647</sup>

1888 yılında İstanbul'a gelen Carter H. Harrison, gümrük memuruna bahşiş vermeyi unuttuğunu ve eşyaları arasında bulunan sigara kutusuna el konulduğunu, hem de 40 kuruş (2 dolar) ceza ödemek zorunda kaldığını belirtir. Bu miktar vizesiz seyahat edenler için öngörülen cezaya eşitti. Bunun üzerine Carter, olayı Amerikan konsolosuna aksettirir. Konsolos ise tercümanın konuyu yetkililer ile görüşeceğini belirtirken, ziyaretçilerin sınırlı sayıda yabancı sigarayı vergi ödemek koşuluyla taşıyabilmelerini mümkün kılan bir düzenlemenin yapılması fikrindedir. Yapılan görüşmeler sonucunda Carter, el konulan purolarını bir buçuk franklık gümrük vergisi karşılığında geri almıştır.<sup>648</sup> 1889 yılında İzmir'e gelen bir Fransız'ın Kıbrıs'tan satın almış olduğu “küçük bir sigara paketi... bitmez tükenmez sıkıntılara” yol açmış ve hem ceza ödemek zorunda kalmış hem de sigaralarına el konulmuştur.<sup>649</sup> Baedeker'in 1906 baskısında da sigaralar ile ilgili yeni bir düzenlemeye ilişkin dair işaretler vardır. Buna göre 50 adet sigara ya da 50 gram tütün, günlük ihtiyaç olarak görülmesi nedeniyle sorun yaşanmadan gümrükten geçebilmekteydi.<sup>650</sup>

### 3.4.2. Şehre İlk Adım

Turistler, İskenderiye, Yafa, Beyrut, İzmir ya da İstanbul gibi çok fazla kişi tarafından ziyaret edilen yerlere geldiklerinde kendilerini potansiyel müşteri olarak gören bir kalabalık beklemekteydi. Resmi görevlilerin dışında bu kalabalığı oluşturan müşteri arayan ya da gelen müşterilerini bekleyen tercümanlar, simsarlar, otel görevlileri, acente temsilcileri, kayıkçılar ve hamallardı. *İkdam*

<sup>645</sup> **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1876, s. 6; **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1891, s. 6; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 9; **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook, Londra, 1894, s. Xxxi; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipzig, 1906, s. XXIV; Coufopoulos, a.g.e., s. 32; Rauf Beyru, **19. Yüzyılda İzmir Kenti**, Literatür Yayınları, İstanbul, 2011, s. 211.

<sup>646</sup> Carlisle, a.g.e., s. 147; Davis, a.g.e., s. 9.

<sup>647</sup> Kerimi, a.g.e., s. 122.

<sup>648</sup> Carter H. Harrison, **A Race with the Sun**, W.E.Dibble and Co., New York, 1889, s. 335; Benzer bir örnek için bkz. Rauf Beyru, **19. Yüzyılda İzmir Kenti**, Literatür Yayınları, İstanbul, 2011, s. 273.

<sup>649</sup> Beyru, a.g.e., s. 273.

<sup>650</sup> **Baedeker's Palestine .....**, s.XXIV.



gazetesinin 6 Mart 1906 günü İzmir’i ziyaret eden turistlere ilişkin haberine göre, turistleri taşıyan gemi büyük bir hareketliliğe yol açmış, arabacılar, rehberler, otel simsarları, satıcılar ve kılavuzlar turistlerin karaya çıkmalarını beklemekteydi.<sup>651</sup>

İstanbul’un neredeyse her Batılı ziyaretçinin dikkatini çeken ve seyahatnamelerin ve şehrin ayrılmaz bir parçası olan köpeklere yönelik ilgi turistlerin ziyaretleri ile paralel olarak kazanç kapısı haline gelmekteydi. Alus’un uçarı biri ve bu gemilerin şehre gelmesini dört gözle bekleyenlerden biri olarak tanımladığı Şehzadebaşı’ndaki Sulu Hidayet adında balıkçılık, manavlık ve hokkabazlık yapan bir şahıs, turistler geleceği zaman bu işlere ara verip, turistlere tanesini iki, üç liradan satmak üzere köpek yakalamaktaydı. Köpekler, Çemberlitaş’ta kârın bir kısmına ortak olan bir eskicinin kulübesinde tutuluyor ve daha kârlı olduğu için tek tek satılıyordu. Alus’un aktardığı rivayete göre bu köpekler Amerika’da, neredeyse en pahalı gezi ücretine denk olan bin dolardan fazlaya satılmakta ve “pek cins, sadık mahlûklar” olarak kabul edilmekteydi.<sup>652</sup>

Seyahat acenteleri ile gezen turistleri, acentenin bağlı bulunduğu ülkenin bayrağının asılı olduğu kayıklarda, acentenin adının yazılı olduğu kıyafetler giyen çalışanlar karşılamaktaydı. 1906 Mayıs ayında Zâptiye Nezâreti’nden Hâriciye Nezâreti’ne gönderilen bir belgede belirtildiğine göre Kuk Kumpanyası’nın görevlilerine, İstanbul Limanı’na gelecek olan gemilerdeki yolcularına dair yazılı bildirim yapması durumunda bir sivil memur eşliğine gemilere çıkmalarına izin verildiği belirtilmektedir. Belgede İstanbul’daki bir Alman seyahat şirketinin de benzer yolu takip ederek, yolcularını karşılamak üzere limanda demirli gemilere gidebileceği ifade edilmektedir.<sup>653</sup>

Bu durum acentelerin turistlerin, kendilerini tercih etmeleri için kullandıkları pazarlama dilindeki temel argümanlardan biriydi: acenteler turistlerin, gemiden karaya çıkış ya da tam tersi için ihtiyaç duydukları işlemleri sorunsuz bir biçimde yerine getirebilirdi. Gemilerin limandan uzakta demirlemesi nedeniyle çoğu kez sandallarla gerçekleştirilen bu işlem, yolcuların beraberlerindeki eşyalar da dikkate alındığında oldukça meşakkatliydi. Böyle bir geziyi, yüzyıl sonunda Thomas Cook and Son acentesi ile gerçekleştiren Lilian Leland adındaki bir Amerikalı, İstanbul’daki pasaport ve gümrük kontrollerinde herhangi bir sorunla karşılaşmadığını ifade ederken şöyle demektedir: “Cook’un adı “açıl susam açıl” etkisine sahip”. Leland, özel bot ile karaya çıkmıştı. Kendisini karşılayan görevliler, göğüs kısmında kalın harflerle “Cook’un Kayıkçıları” (Cook’s Boatmen) yazılı

<sup>651</sup> “İzmir’de Seyyâhîn”, **İkdam**, 11 Mart 1906, s. 2; Carlisle, a.g.e., s. 125; Beyru, a.g.e., s. 270- 271; İngiltere’nin Şam Konsolosu 1904 yılındaki turist sezonunu demiryolu şirketleri, otelciler, arabacılar, tercümanlar, simsarlar ve dolandırıcılar için oldukça karlı geçtiğini yazmıştır. Bunun yanı sıra Şam’a özgü ürünlerin satıcıları için de iyi bir dönem olmuştur. Bkz. **Trade of Damascus for the Year of 1904**, Foreign Office, Londra, 1905, s. 13.

<sup>652</sup>Sermet Muhtar Alus, “Bir Zamanlar İstanbul’a Gelip Giden Seyyah Vapurları ve Seyyahlar” **Akşam**, t.y.; “İstanbulda Seyyahlar”, **Akşam**, 21 Mart 1951.

<sup>653</sup> BOA, ZB, 338, 93 (25 Rabiülevvel 1324/19 Mayıs 1906); Kendisi de bu yolu kullanarak bir Fransız gemisine binen Ubeydullah Efendi’nin anlattığı göre eşyasız olarak bir kişinin vapura çıkarak yolcu karşılaması zor değildi. Bkz. Alkan, a.g.e., s. 117; Bir polis memuru olan Ali Rıza Öge de meşrutiyetin ilanından sonra İstanbul’da yaptığı görevi sırasında gözlemlediğine göre limana gelip giden yabancı gemilere “bombot” denilen satıcılar girip çıkabilmekteydi. Bkz. Ali Rıza Öge, **Meşrutiyetten Cumhuriyete Bir Polis Şefinin Gerçek Hatıraları**, Bursa, 1957, s. 20-21.

mavi ve kırmızı gömlek giymektedir.<sup>654</sup> Özellikle limanın bulunmadığı Yafa'da karaya çıkış işlemi, sert hava koşulları nedeniyle sorunlu olabilmektedir. Bundan dolayıdır ki Clark acentesi, Yafa'daki en iyi kayıkçı olan Suluman Girbi'nin kendi çalışanları olduğunu ve yaptığı hizmetler ve kurtardığı hayatlar için sekiz ülkeden aldığı madalyaların altını özellikle çizmektedir.<sup>655</sup> Diğer yolcular ise bağlı buldukları otellere müşteri çekmeye çalışan tercümanları kullanarak karaya çıkabilirdi. Yine tercümanlar tren garlarında müşteri beklemekteydi.<sup>656</sup> Bir tercümanla anlaşmadan tek başına karaya çıkmak ve otel seçmek de kuşkusuz mümkündür. Zaten gezi rehberlerinde ve seyahatnamelerde tercüman kullanılmasına yönelik cümleler, tercümanın gümrükte sorun yaşanmadan ve zaman kaybına uğramadan, kontrollerden geçmenin bir yolu olarak tavsiye edilmektedir. Bir mecburiyet yoktu. Deniz yolunu kullanan turistlerin Tophane önlerine geldiklerinde karşılaştıkları manzaranın özeti Knut Hamsun'un deneyimlediği gibi:

Herkes bize yardım etmek, hizmet arz etmek, otele götürmek istiyor... Şapkalarında sırma harflerle otellerinin ismi yazılı adamlardan birini seçerek kendimizi eline teslim ediyoruz. Bir başka adam seçmiş olsaydık bile, bütün otellerin mülkiyeti aynı kartele ait olduğundan, yine aynı kartelin bir başka otelinde bulacaktık kendimizi. Adamımız tecrübeli ve becerikli birine benziyor. Türbanlı, sakallı ihtiyar bir kontrol memuru bavullarımızı başka birilerine de ait olabilirler bahanesiyle alıkoymak istediğinde, bizim otelci eline bir akçe tutuşturuyor ve mesele hemen halloluyor. Rüşvet verme işi devam ediyor. Şimdi gümrük kapısından geçeceğiz. Burası çok kalabalık ve bütün bavulların, torbaların didik didik edildiği bir yer. Bir hanımla beraber seyahat etmekte olduğumdan bize oturup beklememiz için yer gösteriliyor. Nihayet otelcimiz eşyalarla geliyor. İran'dan getirdiğimiz halı vesaire gibi eşyalardan dolayı yükümüz oldukça fazla ve ağır. Otelci gümrükçülerin hepsini tanıyor ve her birine üç beş akçe rüşvet dağıtıyor. Gümrükten bu şekilde geçmeyi, normal muamelelerin çok vakit kaybına ve bir sürü laf kalabalığına yol açması nedeniyle tercih ettiğini söylüyor. Gümrükçüleri doğrudan 'Size bir şeyler verdim mi?' diye soruyormuş. Aldığı cevap hayırsa, 'Ah nasıl olmuş da unutmuşum, buyurun o halde' deyip, işi bitiriyormuş. Otele gitmek üzere yola koyuluyoruz.<sup>657</sup>

Wagon-Lits şirketinin İstanbul'daki temsilcisi Dukas imzasıyla 26 Ocak 1897 günü Zâptiye Nezâreti'ne verilen bir dilekçe dolayısıyla yapılan yazışmalar, tercüman ve simsarların yolcu karşılamak için gemilere çıkmalarının asayiş açısından bir süredir sorun olarak görüldüğünü göstermektedir. Dukas'ın belirttiğine göre, bir gün önce liman zabıtası Hüseyin Hüsnü Efendi, diğer otel tercümanlarına yaptığı gibi Pera Palas'a bağlı rehber ve tercümanlara da izin vermemişti. Dukas, bu durumun Osmanlıların dünyaca ünlü misafirperverliğiyle zıt olduğunu hem de kendilerine bağlı rehber ve tercümanların "erbâb-ı nâmûs ve haysiyyet ve müstâkim-ül etvâr ve hâl ve şânları bit-tedkîk intihâb ve kabul olunmuş zevât" olması nedeniyle gereksiz olduğunu dile getirmiştir.<sup>658</sup> Dukas, kısa bir süre sonra benzer bir yazıyı Sadâret'e yazmıştır. Bu kez dilekçesinde, kendisine konuya ilişkin herhangi bir bildirimde bulunmadığını, liman zabıtası tarafından keyfi olarak tercümanlara izin verilmediğine ek olarak gemi ile liman arasında yolcu ve eşya taşıyan sandallarda sadece bir kişinin

<sup>654</sup> Leland, a.g.e., s. 163-164.

<sup>655</sup> Clark's Tours..., s. 4.

<sup>656</sup> BOA, ŞD, 2555, 33 (11 Şevval 1307/31 Mayıs 1890).

<sup>657</sup> Hamsun, a.g.e., s. 23-24; 1876 yılında İstanbul'a geldiğine gemi güvertesinde, oteller tercümanlarının yarattığı sağır edici gürültüye tanık olan Fred Burnay, Luxemburg Oteli'nin komisi, gümrük memurlarına bahşiş vermemesi halinde bagajlarının inceleneceğini ve en az bir saat kaybedeceklerini söylemiş ve "bütün gömlekleri bumburuşuk ederler" diye eklemiştir. Daha sonra otel çalışanı olan Rum, gümrük noktasında görevlinin avucuna para koymuş ve valizler yüzeysel bir incelemenin ardından kontrolden geçmiştir. Bkz. Burnaby, a.g.e., s. 43.

<sup>658</sup> BOA, BEO, 905, 67829 (22 Şaban 1314/26 Ocak 1897).

bulunmasına izin verilmesinin yolcuların şikâyetine yol açtığını belirtmiştir. Çünkü bir kişi, eşya ve yolcu ile ilgilenirken diğer bir kişinin de sandalın kontrolünü sağlaması gerekmektedir. Bu itirazlardan hareketle Dukas, hem tercümanlara hem de eşya ve yolcunun niceliği ve niteliğine göre sandallarda birden fazla kişinin bulunmasını talep etmiştir.<sup>659</sup> Sadâret'in konuyu kendisine iletmesi üzerine Zâptiye Nezâreti temelde asayiş olmak üzere birkaç noktadan hareketle cevap vermiştir. Zâptiye, kimliği belirsiz kişilerin kendilerine tercüman ve simsar adı vererek gemilere gittiklerini ve müşteri kazanmak için çıkardıkları gürültü ve davranışların yolcuları rahatsız ettiğini ve zarara uğrattığını belirtmekteydi. Gerçekten de bu durum İstanbul'a gemi ile gelen kişilerin karşılaştıkları olağan bir manzaraydı. Bunun yanı sıra bu kişiler "Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname" gereğince, tercümanlık yapmak için resmi belgelere sahip değildi. Zaptiye'ye göre yolcular için bu kişiler karaya çıkış işlemleri için elzem değildi ve yolcularını karada karşılayabilirlerdi. Gemiler demir atmadan güverteye çıkan bu kişilerin kaçaklık yaptıkları ve yolcular arasında bulunan "erbâb-ı mefâsîdin hariçle muhaberatına delalet" ettikleri de dile getirilmekteydi.

Sandallar bahsinde ise uygulanan önlemin açıklaması; Kız Kulesi açıklarında gemileri karşılayan sandalcıların gemiler daha gerekli izinleri alıp demir atmadan önce, kanca ve ip kullanarak gemilerden insan ve eşya kaçırmalarına ek olarak gemi pervanelerine takılan sandalların yol açtığı kazalardı. Bundan dolayı sandallar batmakta ve boğulma vakaları yaşanmaktaydı. Uzun süredir uygulanan uygulamanın birçok faydasının olduğu ve devam edilmesi yönünde fikir bildirildiği ve bu kişilerin "nizâmat-ı zâbîta ve belediyeye tabi olmaları icâb-ı maslahâtdan bulunduğu" Deniz Zabıtası Müfettişliği'nin yazısına atfen İstanbul Polis Müdürlüğü Vekâleti'nden bildirilmiştir.<sup>660</sup> Ancak Dukas'ın daha sonra Sadâret'e verdiği yeni bir dilekçeden anlaşıldığına göre hem tercümanlara hem de sandallarda en az iki kişi bulunmasına izin verilmişti. Dukas'ın yeni dilekçesinin nedeni ise kendisine gerekli talimat verilmesine rağmen Hüseyin Hüsnü Efendi'nin içinde 63 kişi bulunan Bismark adlı gemiye gitmek isteyen otel müdürüne engel olmasıydı. Diğer otellerin tercümanlarına engelin çıkarılmamasına karşın Pera Palas'a engel olunmasını Hüseyin Hüsnü Efendi'nin ayak diremesinden başka bir açıklaması olamayacağını belirten Dukas gerekli emirlerin verilmesini talep etmekteydi.<sup>661</sup> 1907 yılında Dâhiliye Nezâreti'ne ait bir belgede de, Galata rıhtımına gelen gemilere çıkarak yasaklı kartpostallar ve baston gibi eşyalar sattıkları ifade edilen kişilerin yasaklanması istenirken dolaylı olarak gemilere çıkışın zor olmadığı ifade edilir.<sup>662</sup>

Deniz yolunu kullanarak İstanbul'a gelenler seyahatnamelerde bir klişe haline gelen şehrin güzelliği karşısında duydukları hayranlığı dile getirerek şehirle ilk temaslarını gerçekleştirmekteydiler. 1889 yılında, İstanbul'a yaptığı ilk ziyaretinde Alman İmparatoru II.

<sup>659</sup> BOA, BEO, 905, 67829 (29 Şaban 1314/2 Şubat 1897).

<sup>660</sup> BOA, BEO, 905, 67829 (16 Ramazan 1314/18 Şubat 1897).

<sup>661</sup> BOA, BEO, 905, 67829 (5 Şevval 1314/9 Mart 1897).

<sup>662</sup> BOA, DH. MKT, 1200, 46 (6 Şaban 1325/14 Eylül 1907).

Wilhelm (1859-1941) de bundan geri kalmamış, Bismarck'a gönderdiği telgrafta şöyle demiştir: "Hava gayet güzel, manzaranın güzelliği ise anlatılamaz."<sup>663</sup> Kara yolunun geçtiği güzergâhın Yedi Kule'den Kumkapı'ya kadar olan kısmında içlerinde göçmenler ya da fakir halkın yaşadığı tenekelerden yapılmış kulübelerin bulunması ise Padişah'ı 1893 yılında, Avrupa'dan gelen ziyaretçileri düşünerek önlem almaya itmiştir. II. Abdülhamid, İstanbul'a gelen yabancıların oldukça kötü bir manzara ile karşılaşmalarından şikâyet etmekteydi. Padişah'a göre yabancıların şehre gelirken görecekleri ilk Müslüman mahallerinin içinde bulunduğu durum yabancılar üzerinde olumsuz etki yaratacaktı. Bundan dolayı, kulübelerin yıkılması ve orada yaşayanların başka yerlere taşınması kararlaştırılmıştır.<sup>664</sup> Avrupalı ziyaretçilerin Osmanlı başkentine dair ilk izlenimlerinin böyle tenekelerden oluşan bir Müslüman yerleşim alanı ile şekillenmesi, Padişah'ın ülkesi ve özellikle de başkenti hakkında vermeye çalıştığı imaj ile zıttı. Deringil'in belirttiği üzere Osmanlılar dış dünya tarafından algılanma biçimlerine "takıntı derecesinde özen göstermekteydi."<sup>665</sup>

Gemilerin Osmanlı limanlarına gelişleri, turistlerin sayıları, kimi zaman isimlerini, cinsiyetlerini ve mesleklerini içeren listeler ve karaya çıktuktan sonra gittikleri yerler ilgili makamlara bildirilmekteydi.<sup>666</sup> İstanbul'a dair belgelerde turistlerin hangi otellere gittiklerine çoğu kez yer verilmekteydi.<sup>667</sup> Ancak tüm belgelerde böyle bir uygulama görülmemektedir ve hangi koşullar altında böyle bir listenin oluşturulduğu belirsiz kalmaktadır. Zâptiye Nezâreti'nin 24 Mart 1895 tarihli bir yazısında kadın ve erkek yaklaşık 80 İngilizin "bugün" İstanbul'a geldikleri, geminin Dolmabahçe önüne demirlediği ve bir kısmının Beyoğlu'ndaki Bizans Oteli'ne gittiği, bir kısmının da gemide kaldığı yazılmaktaydı. Belgede ifade edildiğine göre bu kişilerin isimleri bir pusula ile takdim edilmişti.<sup>668</sup> Zâptiye Nezâreti, 13 Nisan 1890 tarihli yazısında Amerika'dan yola çıkan ve Mısır ve Suriye gezilerini tamamlayan, 26 kadın ve erkekten oluşan kafilenden, altısının Yunanistan'a gittiği ve geri kalan 20 kişinin ise "bugün İstanbul'a gelerek Beyoğlu'nda Lüksemburg Oteli'ne gittiklerinin, deniz zabıtası tarafından bildirildiğini belirtmekteydi. Bu kişilerin isimleri de ekte sunulmuştu.<sup>669</sup>

Turistlerin isimleri ve mesleklerini içeren listeler çoğunlukta olmamakla birlikte bunlar hem seyahatlerine çıkmadan önce Osmanlı makamlarına gönderilmekteydi, hem de ülkeye giriş yapan bu kişilere dair listeler hazırlanmaktaydı.<sup>670</sup> İstanbul Liman Dairesi'nin 22 Nisan 1891 tarihli yazısında, İngiliz bandıralı kaptan Lot yönetimindeki gemi ile Yunanistan'dan gelenlere ait isim cetveli geminin

<sup>663</sup> Naci Yorulmaz, **Büyük Savaşın Kara Kutusu II. Abdülhamid'den I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası**, (Çev. Yusuf Selman İnanç), Kronik Kitap, İstanbul, 2018, s. 97.

<sup>664</sup> Engin, **Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul'u**, İstanbul, Yeditepe Yayınları, 2016, s. 139-141.

<sup>665</sup> Deringil, a.g.e., s. 165.

<sup>666</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 7, 83 (5 Şaban 1308/16 Mart 1891).

<sup>667</sup> BOA, Y.PRK, ASK, 69, 100 (6 Recep 1308/15 Şubat 1891); BOA, Y.PRK, ASK, 69,96, (6 Recep 1308/15 Şubat 1891).

<sup>668</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 15, 49 (27 Ramazan 1311/24 Mart 1895), BOA, Y.PRK, ZB, 25, 58 (7 Muharrem 1318/Mayıs 1900).

<sup>669</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 5, 47 (22 Şaban 1307/13 Nisan 1890).

<sup>670</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 10, 9 (23 Ramazan 1309/21 Nisan 1892); BOA, Y.PRK, EŞA,13, 27 (11 Şaban 1308/22 Mart 1891); BOA, BEO, 2190, 164177 (18 Recep 1321/10 Ekim 1903).

geldiği gün hazırlanmıştı. Bu isimler büyük olasılıkla pasaport kontrolü sırasında elde edilmişti ya da geziyi düzenleyen acentenin temsilcileri tarafından liman idaresine vermişti. İsimlerin önüne konulan “madam”, “madmazal”, “lady” ve “mister” ifadeleriyle turistlerin cinsiyetleri rahatlıkla anlaşılabilirdi. Örneğin, büyük ihtimalle evli olan “Mister Clark ve Madam Clark”. Bazılarının da meslekleri parantez içerisinde yazılmıştı.<sup>671</sup> Bazı turistlerin meslekleri de yazılıydı: rahip ve miralaya gibi. Bu kişiler Cezayir, İtalya ve Yunanistan’ı gezdikten sonra İstanbul’a gelmişlerdi ve gemide 68 kişi bulunmaktaydı. Ancak isim listelerinde 65 kişiye ait bilgi vardır. Turistler bir hafta içinde İstanbul’dan ayrılarak Londra’ya döneceklerdi. Celtic ile İstanbul’a gelecek kişilerin isim listesini de acentesi gemi İstanbul’a gelmeden iki gün önce yetkililere iletmişti.<sup>672</sup> Peşte Seyahat İdaresi tarafından düzenlenecek olan 1903 yılı İstanbul gezisine ilişkin yazışmalar da, bu kişilerin seyahat güzergâhlarını, isimlerini ve mesleklerini içermektedir. 4 Nisan 1903 tarihinde Peşte Başşehbenderi’nin gönderdiği yazıda, bu kişilerin bugün Köstence’den hareket ettikleri belirtilirken iki sayfa halinde isim listesi gönderilmişti.<sup>673</sup>

<sup>671</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 71,39 (13 Ramazan 1308/22 Nisan 1891); BOA, Y.PRK, ZB, 8, 4, (13 Ramazan 1308/22 Nisan 1891); Gemi, **The Levant Herald and Eastern Express** gazetesinin 9 Nisan tarihli sayısındaki reklamda belirtildiği gibi tam vaktinde 22 Nisan’da İstanbul’a gelmiştir. Bkz. **The Levant Herald and Eastern Express**, 9 Nisan 1891, s. 2.

<sup>672</sup> BOA, Y. MTV, 226, 83 1(8 Zilkaade 1319/26 Şubat 1902).

<sup>673</sup> BOA, Y.A, HUS, 446, 10 (14 Muharrem 1321/12 Nisan 1903)

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. TURİSTLERİN OSMANLI DEVLETİ'NDEKİ AYAK İZLERİ

Bu bölümde Osmanlı Devleti topraklarında turistlerin ülkeden ayrılana kadar nereleri gezdikleri, nerelerde konakladıkları ve devlet ile olan ilişkilerinin hangi temeller üzerine kuruluşu olduğu incelenmektedir. Turistlerin neden Osmanlı Devleti'ni ziyaret ettiklerinin kaleme alındığında bölümde de ifade edildiği üzere turistler için Osmanlı topraklarının tarihi ve dini geçmişi gezi sebebiydi. Turistlerin başta İstanbul ve Kutsal Topraklar'da ziyaret ettikleri yerlerin incelenmesi de bu yargıyı aşağıda görüleceği üzere doğrulamaktadır. Bu bölümde Osmanlı Devleti'nin iç kesimlerinde Thomas Stevens gibi seyahat eden kişilerin yerine kabileler halinde seyahat eden turistlerin gezi rotaları dikkate alınmıştır.

Yine bu bölümde turistlerin otel, çadır ve han olmak üzere gezileri esnasında nerelerde konakladıkları ve bu konaklama biçiminin ülkeyi ve insanları tanıma açısından nasıl bir etkiye sahip olduğu dile getirilmektedir. Osmanlı Devleti'nin turistleri algılama biçimi takip eden sayfalarda incelenmektedir. İlerleyen sayfalarda açıkça görüleceği üzere Osmanlı Devleti, tespit edilebildiği kadarıyla turistlerin seyahatlerini takip etmeye ve gerekli durumlarda sürece müdahil olmaya özen göstermiştir.

#### 4.1. Gezi Güzergâhları

##### 4.1.1. Modern Babil Kulesi: İstanbul

Turistler için en önemli ziyaret noktalarından bir tanesi İstanbul'du. İstanbul, Osmanlı Devleti'nin başkenti olmasının yanı sıra Osmanlı öncesi geçmişin izleri nedeniyle de büyük bir ilgi odağıydı. Turistlerin İstanbul'da geçirdikleri süre boyunca gezdikleri yerler ve ziyaret ettikleri mekânların bir listesi, günümüzde yapılacak bir İstanbul gezisiyle büyük bir benzerlik göstermektedir. Turistlerin, II. Abdülhamid'i gördükleri selamlık merasimi, şehrin Babil Kulesi ile özdeşleştirilen heterojen yapısı, dervişler ve Kâğıthane'de yapılacak geziler dışında, İstanbul'un turist programı uzun bir süre boyunca aynı kalmıştır denebilir.<sup>674</sup> Gezi rehberlerinin bir İstanbul

<sup>674</sup> Pamuk, a.g.e., s. 229.

gezisi için verdikleri programların incelenmesi, bu benzerliğin yanı sıra turistlerin başkentte nasıl zaman geçirdiklerini ve hangi şartlar altında ilgili mekânları ziyaret ettiklerini gösterecektir.

Gezi rehberleri, İstanbul için değişen uzunluklarda hazırlanmış programlar içermektedir. Baedeker rehberi temel noktaların dört günde gezilebileceğini belirtirken,<sup>675</sup> John Murray rehberine göre İstanbul'u tam olarak görmek için iki ya da üç hafta gerekliydi. Ancak rehberde, kısıtlı zamana sahip kişilere yönelik üç ve altı günlük iki farklı program bulunmaktaydı. Altı günlük program, üç günlük programa kıyasla şehre daha geniş bir açıdan yaklaşır ve geziyi belirsiz günler yerine haftanın belirli günlerine göre planlamaktadır. Gezi, pazartesi günü Galata Kulesi ile başlar. İstanbul'u ziyaret eden turistlerin Beyoğlu'ndaki otellerde konakladıkları hatırlandığında bu öneri anlamlıdır. Çünkü Osmanlı döneminde yangın gözetleme kulesi olarak kullanılan eski Ceneviz yapısı, turistlerin, şehrin günümüzde tarihi yarımada olarak adlandırılan kısmına ulaşmak için kullandıkları yol üzerinde bulunmaktaydı.<sup>676</sup> Buna ek olarak rehber, turistlere İstanbul gezilerine, şehri yüksek bir yerden panoramik olarak bir bütün halinde inceledikten sonra başlamalarını amaçlamış olabilir.

Turistler kule ziyaretlerinin ardından Topkapı Sarayı, Müze-i Hümayûn, Aya İrini, III. Ahmed Çeşmesi, Yere Batan Sarnıcı, II. Mahmud Türbesi, Çemberlitaş Sütunu, 1001 Direk Sarnıcı, At Meydanı, Sultanahmed Cami, Yeniçeri Müzesi, Jüstinyen (527-565) tarafından inşa edilen Büyük Saray, Küçük Ayasofya, Ermeni Patrikhanesi ve Kilisesi'ni ziyaret ederek gezilerine devam etmeliydiler. Rehberin turistleri, ilk gün bu bölgeye yönlendirmesi, İstanbul'un en önemli binalarının burada olmasından kaynaklanmaktaydı. İstanbul'un tarihi bu bölgede gömülüydü. Salı günü ise sabah Bedesten gezilmeli, öğleden sonra Boğaz turu yapılmalı, ardından Robert Koleji ziyaret edilmeliydi. Çarşamba günü Langa'dan başlayarak Yedikule, Balıklı, Kariye Cami ve Eyüp olmak üzere geniş bir hat takip edilerek surlar görülmeliydi. Rehber, Perşembe günü Üsküdar'daki İngiliz Mezarlığı, Rîfâi Dervişleri, Bulgurlu ve Amerikan Kız Koleji'nin ziyaret edilmesini salık vermektedir. Turistler Cuma günü selamlık merasimine katılarak Padişah'ı yakından görmeli, ardından Galata'daki Mevlevi Dervişlerin zikrini izlemeli ve Büyük Mezarlığı (Ayas Paşa Mezarlığı) ziyaret etmeliydiler. Turistler, şehirde ilkbahar mevsiminde bulunuyorlarsa, Osmanlı Devleti'nin son döneminde önemli bir gezi yeri haline gelen Kâğıthane'yi ziyaret edebilirlerdi.<sup>677</sup> Cumartesi ise; Amerikan İncil Evi, Bayezid Cami, Seraskerlik Kulesi, Süleymaniye Cami, Bozdoğan Kemer, Fatih Cami, Arkianos Sütunu, Yavuz Sultan Selim Cami'nin hemen yanında bulunan sarnıç, Fener bölgesi, Eski İmaret Cami ve Zeyrek Kilise Cami görülmeliydi.<sup>678</sup>

<sup>675</sup> Baedeker's Konstantinopel..., s. 77; Çeviri için Fatih İnan'a teşekkür ederim.

<sup>676</sup> Alus, 30 Sene Evvel İstanbul 1900'lü Yılların Başında Şehir Hayatı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, s. 111.

<sup>677</sup> Boyar ve Fleet, a.g.e., s. 253-259.

<sup>678</sup> Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa, and the Troad, John Murray, Londra, 1899, s. 11; Gökhan Akçura'nın belirttiğine göre, adresi Tepebaşı Caddesi Numara 19 olan "International Courriers and Guides Office" adlı şirket tarafından 1899 yılında yayınlanan "İstanbul'a Gelen Turist ve Ziyaretçiler İçin İlginç Turlar" başlıklı dört sayfalık bir gezi broşürü İstanbul için beş farklı gezi programı önermekteydi. Bkz. Gökhan Akçura, "Turizm Yıl Sıfır 2", Güneş, 8 Temmuz 1990.

Augusta Victoria adlı geminin 1901 tarihinde İstanbul ziyaretine ve turistlere dair *İkdam* gazetesinde çıkan haber de turistlerin İstanbul ziyaretlerinin genel bir özeti olarak kabul edilebilir:

(Ogusta Viktorya) vapuruyla 300 kadar Alman ve Amerikalı seyyâhînin şehrimize geldiklerini yazmış idik. Seyyâhîn-i mûmâ-ileyhüm şâyân buyurulan müsâade-i seniyye-i cenâb-ı pâdîşâhî üzerine Hazine-i Hümâyûn'u, Topkapu, Dolmabahçe ve Beylerbeyi saray-ı hümâyûnlarını, Porselen Fabrika-i Hümâyûnu'nu ziyâret edeceklerdir. Sefine-i mezkûre cuma ertesi günü şehrimizden azîmet edecektir. Avdette Pire, Palermo, Napoli, Cenova limanlarına uğrayacaktır...Bu akşam Almanya Sefârethânesi'nde bir ziyâfet verilecektir. Seyyâhîn cuma günü selamlık resm-i âlisinde hazır bulunacaklardır. (Ogusta Viktorya) vapuru muzikası dün sabah Almanya Sefârethânesi bahçesinde terennümsâz olmuştur. Seyyâhînden bir kısmı dün İstanbul cihetine geçerek Ayasofya, Sultanahmet cevâmi-i şerîfeleriyle Müze-i Hümâyûn, Yeniçeri Kıyafethânesi'ni, Çârşû-yı Kebîr'i vesâir âsâr-ı atıkadan bulunan bazı mahalleri ziyâret ve temâşâ etmişlerdir. Seyyâhîn-i mûmâ-ileyhümin şerefine olarak bu akşam Pera Palas otelinde mezkûr otel direktörü Mösyö Alfred Şato tarafından bir balo verilecektir.<sup>679</sup>

Sarayları ziyaret etmek isteyen turistler, diplomatik temsilcilikleri yoluyla özel izin almak zorundaydı ve camiler için giriş ücreti üç kuruştan on kuruşa kadar değişmekteydi. Camilere ayakkabılar çıkarılarak girilmeliydi. Bunun için terlik ya da galoş kullanılabilirdi. İbadet saatinde ve Cuma günleri camiler ziyaret edilmemeliydi.<sup>680</sup> Camilere girişte erkeklerin şapkalarını çıkarmaları ve ziyaretçilerin şemsiye, fotoğraf makinesi ve bastonlarını dışarda bırakmaları gerekmekteydi.<sup>681</sup>

Turistlerin İstanbul'da en fazla merak ettikleri mekânlar arasında saraylar önemli bir yere sahipti. Bunların en önemlisi, Osmanlı padişahlarının XIX. yüzyılın ikinci yarısında Dolmabahçe ve Yıldız Sarayları'na taşınması ile birlikte eski idari önemini kaybeden Topkapı Sarayı'ydı. Neredeyse Osmanlı tarihi ve harem ile özdeşleşen Topkapı Sarayı, Batılıları kendisine çekmekteydi. Topkapı Sarayı'nda, içinde tahtlar, silahlar, sarıklar, kıyafetler, portreler, mücevherler ve paralar başta olmak üzere her biri, Osmanlı tarihinin bir parçasını yansıtan son derece önemli nesnelere yer aldığı Hazine-i Hümâyûn görülmesi gereken yerlerin başında gelmekteydi. Topkapı Sarayı, Dolmabahçe Sarayı ve Beylerbeyi Sarayları'nı ziyaret etmek isteyen kişilere elçiliklerinin başvurusu üzerine izin verilmekteydi. Saray gezisi, özellikle başvurulara her zaman olumlu cevap verilmediği dikkate alındığında önemli bir ayrıcalıktı.<sup>682</sup> Amerikan *The Sun* gazetesine, 2 Mart 1906 günü İstanbul'dan gönderilen telgrafa göre, şehirde bulunan 260 Alman turiste, Alman Elçiliği'nin başvurusu üzerine

<sup>679</sup> "Seyyâhîn", *İkdam*, 14 Mart 1901, s. 2; Aynı geminin bir sonraki yıl gerçekleştirdiği seyahatine dair haberler için bkz. "Ogusta Viktorya", *İkdam*, 9 Mart 1902, s. 3; Hamburg American Line şirkete ait Moltke adlı gemi ile 30 Ocak 1906 günü New York'tan yola çıkan 380 turistin birçok şehre uğradıktan sonra geldikleri İstanbul'daki gezilerine dair bir habere göre: Moltke sefinesiyle Dersaadet'e gelmiş olan Alman seyyâhîninden bazıları dün Anadolu-yu Şâhâne Demiryolunda cevelân icrâ etmişlerdir. Sabah alafrağa saat yedide seyyâhîni hâmil bulunan husûsî katar Haydarpaşa'dan hareket etmiştir. Seyyâhlar Eskişehir'e kadar azîmetle yarın sabah tekrar Haydarpaşa'ya avdet edecekler ve öğleden iki buçuk saat evvel limanımızdan hareket edecek Moltke sefinesine yetişeceklerdir. Seyyâhîne Anadolu Demiryolları Şirketi müdür-i umûmisi Mösyö (Hüggen) dahi refâkat etmiştir." Bkz. "Alman Seyyâhîni", *İkdam*, 22 Mart 1906, s. 3; Geminin nisanın ortalarına doğru New York'a dönmesi bekleniyordu. Bkz. "The Moltke", *The Levant Herald and Eastern Express*, 17 Mart 1906, s. 121.

<sup>680</sup> *Handbook for...*, s. 11-12.

<sup>681</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 53.

<sup>682</sup> BOA, Y. PRK, TŞF, 1, 15 (13 Şevval 1296/30 Eylül 1879); BOA, Y. PRK, TŞF, 4, 10 (17 Ramazan 1314/9 Şubat 1897); Coufopoulos, a.g.e., s. 53; Fatih Kerimi de sarayları ziyaret edebilecek kişiler için "seyyâhîn-i mutebere" ifadesini kullanmaktadır. Bkz. Kerimi, a.g.e., s. 126.



Hazine-i Hümayûn’u ziyaret etmeleri için gerekli izinler verilirken, aynı tarihlerde benzer bir ziyaret talebinde bulunan 600 Amerikalı turistten sadece birkaç kişiye onay çıkmıştır.<sup>683</sup>

Sarayları ziyaret etmek için alınan izin ücretli değildi ancak görevlilere hizmetleri karşılığında bir miktar bir para verilmekteydi. Alınan bir izin ile birkaç kişinin sarayı gezmesi mümkündür. Böylece kişi başına düşen ücret azalmaktaydı.<sup>684</sup> Müller’e göre Topkapı Sarayı’na gitmek için çok sayıda insanın bir araya gelmesinin ana nedeni görevlilere verilecek olan para miktarının oldukça yüksek olmasıydı.<sup>685</sup>

İçinde Hz. Muhammed’e ait hırkanın ve diğer kutsal emanetlerin yer aldığı Hırka-i Saadet Odası ziyarete kapalıydı. Aynı şekilde Eyüb Cami’ne de Hristiyanlar alınmamaktaydı. Yıldız Sarayı ise ancak Padişah’ın daveti üzerine gezilebilirdi. Örneğin Müller çiftinin şehirde olduğunu öğrenmesi üzerine II. Abdülhamid çifti saraya davet etmiş ve gezmelerine izin vermiştir.<sup>686</sup>

Hazine-i Hümayûn ziyaretine ait bir belgeden Osmanlı memurlarının bu işlemi nasıl gerçekleştirdikleri kısmen de olsa çıkarılabilir. 24 Nisan 1898 tarihli belgeye göre; Hazine-i Hümayûn, belgenin düzenlendiği gün dört kez ziyarete açılmıştır. Hazine, görevli kethüda, zabitan ve hademelerin gözü önünde açılmış, kapatılmış ve hiçbir eşyaya dokunulmamıştır. Hazine’nin giriş kapısının dışında yer alan bir dolap ve içerisindeki silahlar, kirli olmaları nedeniyle kötü bir görüntü sundukları için temizlenmiştir. Belgenin en altında ise tüm bu işlemleri gerçekleştiren 10 kişiye ait imza ve mühür bulunmaktadır.<sup>687</sup> Osmanlı makamları tarafından, aynı anda yüzlerce kişinin Topkapı Sarayı’na ziyaret etmesi, sorunlu görülmüştür. Bu nedenle, Hazine-i Hümayûn ziyaretine ilişkin yazışmalarda turistlerin gruplar halinde kabul edilmeleri özellikle belirtilmekteydi.<sup>688</sup> 26 Şubat 1911 günü İstanbul’a gelecek olan 600 kişilik bir turist kafilesinin Hazine-i Hümayûn’u ziyaret etmelerine izin verilmiş ancak “emr ü inzibât ve intizâmı ihlâl” edeceği gerekçesiyle, turistlerin sırayla kabul edilmeleri Hazine-i Hümayûn Kethüdalığı’na iletilmiştir.<sup>689</sup> Beylerbeyi ve Dolmabahçe Saraylarına yapılacak ziyaretlerde de turistlere resmi görevliler eşlik etmekteydi. 1901 yılında Beylerbeyi Sarayı’na gezen beş İtalyan ziyaretçiye bir yaver ve bir mülahım eşlik etmişti.<sup>690</sup>

<sup>683</sup> Gazete haberi okurlarına şöyle sunmaktaydı “Türkiye Almanlara Tanıdığı Ayrıcalıkları Bizim Turistlerimize Vermeyi Reddediyor”. Bkz. “Americans Not Popular”, **The Sun**, 3 Mart 1906, s. 2.

<sup>684</sup> Coufopoulos, a.g.e.,s. 84.

<sup>685</sup> Müller, a.g.e., s. 25.

<sup>686</sup> Müller, a.g.e., s. 45-48.

<sup>687</sup> BOA, Y. PRK, HH, 30, 37 (2 Zilhicce 1315/24 Nisan 1898).

<sup>688</sup> BOA, BEO, 3769, 282644 (15 Cemaziyelahir 1328/24 Haziran 1910); BOA, İ. MBH, 1, 60 (12 Rebiülevvel 1328/24 Mart 1910).

<sup>689</sup> BOA, BEO, 3860, 289487 (22 Safer 1329/22 Şubat 1911); Benzer örnekler için bkz. BOA, BEO, 3815, 286114 (22 Şevval 1328/27 Ekim 1910); BOA, İ. MBH, 5, 40 (20 Rebiülevvel 1329/21 Mart 1911).

<sup>690</sup> BOA, Y. PRK, ZB, 27, 113 (28 Safer 1319/16 Haziran 1901); BOA, Y. PRK, ZB, 22, 37 (27 Zilkade 1316/8 Nisan 1899); BOA, Y. PRK, ZB, 21, 63 (17 Safer 1316/7 Temmuz 1898); BOA, Y. PRK, ZB, 27, 21 (4 Safer 1319/23 Mayıs 1901).

Osmanlı makamları açısından turistlerle ilgili en önemli sorunlardan bir tanesi de cami ziyaretleriydi. Turistlerin camileri ziyaret etmelerine engel olunmamaktaydı hatta yabancılar Ramazan ayında Ayasofya Cami'ni ziyaret edebilir, teravîh namazı sırasında ve Kadir Gecesi'nde de üst katta, kendilerine ayrılan bölümlerden alt katta bulunan kişileri izleyebilirdi. Bunun için tahtadan yapılmış basit oturma yerleri vardı. Bunların zamanla eskimesi nedeniyle “yâr u ağıyâra karşı hâl ve manzaraları çirkin bulunduğu cihetle” yeni oturma yerleri yaptırılmıştı. Önemli kişilere tahsis etmek için yeni koltuk ve sandalye alınmıştır.<sup>691</sup>

Turistlerin cami ziyaretlerine engel olunmasına dair istisnai bir durum 1907 yılında yaşanmıştır. II. Meşrutiyet'in ilanından bir yıl önce İstanbul'u ziyaret eden İbânez ve bir gazete haberine göre Yemen'den İstanbul'a gelen şeyhlerin tepkisi nedeniyle Ayasofya yabancıların ziyaretine kapatılmıştır. İbânez'e göre bu kişiler, camide, ellerinde gezi rehberleri ile sesli konuşan Hristiyanların saygısız tavırları nedeniyle tepki göstermişlerdir. Bunun üzerine Padişah, ziyaretçilerin camiye alınmaması talimatını vermiştir:

Ünü dünyayı tutmuş bu camiye ziyaret edebilmek için, ben on beş gün boyunca çalmadık kapı bırakmadım, handiyse diplomatik denecek girişimlerde bulundum. Ayasofya'yı görmeden İstanbul'dan gidemezdim ya!... En sonunda, işte bir akşam, ibadethanede müminlerin az sayıda olduğu bir saatte ve Sultan'ın yaverinin eşliğinde, bu eski bazilikaya adım atabiliyorum.<sup>692</sup>

*Daily Telepgrah*'a göre ise diplomatik görevliler ya da yabancı hükümet görevlileri dışında camilere hiçbir ziyaretçi kabul edilmeyecekti. Gazeteye göre Yemen'den gelen heyet şehirden ayrıldıktan sonra cami ziyaretlerine izin verileceği belirtilmişti ve elçilikler bu yasağın gevşetilmesi için gerekli girişimlerde bulunacaktı.<sup>693</sup> Bu tarihten sonra da camilerin ziyaret edildiğine dair örneklerin varlığı, bu işlemin kısa süreli ve istisnai olduğunu göstermektedir.

Camiler için resmi olarak giriş ücreti talep edilmemekteydi ancak gezi rehberlerinde camileri gezmek isteyenlerden talep edilen ücret açıkça görülebilir. Örneğin normal zamanlarda Ayasofya Cami'ni ziyaret etmek için 10 kuruş ödenmesi gerekirken Ramazan ayında bu iki katına çıkmaktaydı.<sup>694</sup> Devlet, camilerin sahip oldukları dini değer nedeniyle ziyaretçilerin bu yerleri, kutsiyetlerine saygı göstererek gezmelerini sağlamak ve hademelerin ziyaretçilerden para talep etmesine son vermek adına defalarca müdahale etmiştir. Cami görevlilerinin ziyaretçilerden giriş ücreti talep etmeleri sürekli yinelenen bir sorundu. Bu kişilerden beklenen ziyaretçileri denetlemeleri ve olumsuz bir durumun yaşanmasına engel olmalarıydı.<sup>695</sup> Ancak arşiv kayıtları cami görevlilerinin sürekli olarak devletin belirlemiş olduğu kuralların dışına çıktığını göstermektedir.

<sup>691</sup> BOA, BEO, 749,56175 (21 Ramazan 1313/6 Mart 1896).

<sup>692</sup> İbânez, a.g.e., s. 89-90.

<sup>693</sup> “Tourists in Turkey. No Admission to Mosques”, **Daily Telegraph**, 19 Kasım 1907.

<sup>694</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 54; Murray, a.g.e., s. 12

<sup>695</sup> BOA, BEO, 2800, 209992 (2 Rabiülevvel 1324/26 Nisan 1906) ; BOA, İ.HUS, 140, 37 (10 Safer 1324/5 Nisan 1906).

1887 yılında, Ayasofya Cami'ni ziyaret eden bazı Rum ve Yunanların caminin duvar ve direklerine karalamalar yaptıklarının öğrenilmesi üzerine bu yazılar temizlenmiştir. Selim Deringil'e göre bu durum Yıldız Sarayı'nda "infial"e yol açmıştır.<sup>696</sup> Yerinde inceleme yapan Evkâf Nâzırı "duvar ve direklerde öyle münasebetsiz ibârat ve eşkâl"ın çeyrek yüzyıldır yazılmakta olduğunu belirtmiştir. Bir süre sonra, bu duruma bir son vermek, dini ve tarihi yerlerin devletin kontrolünde gezilmesini tesis etmek adına, "Dersâdetce Bâzı Emâkin-i Mukaddesenin Efrâd-ı Gayri Müslime Tarafından Ziyâretine Dair Tâlîmat" adlı beş maddelik bir düzenleme yayınlanmıştır. Buna göre, hademeler ziyaretçilerin dini mekâna saygısızlık etmeden gezmelerine dikkat edeceklerdi. Ziyaretçiler terlik giyecekler ve kendilerine, gerekli sayıda hademe eşlik edecekti. En fazla Ayasofya için geçerli olmak üzere, hademelerin görevleri arasında, çini parçalarının ziyaretçiler tarafından sökülüp alınmasının ve cami içerisine yazılar yazılmasına engel olmak bulunmaktaydı. Aksi bir durumda sorumluluk bu kişilerin olacaktı. Camilere namaz ve ibadet esnasında ziyaretçi kabul edilmeyecek ve ziyaretçilere iyi davranılacaktı. Tüm bunların yerine getirilmesine hademeler tarafından son derece özen gösterilecekti.<sup>697</sup> Talimatnamede herhangi bir ücret talebi yoktu.

Devletin temel politikası bu yönde olmakla beraber arşiv belgeleri ve dönemin gezi rehberleri, camilerin ücret karşılığında ziyaret edildiğini ve ziyaretçilerin uygunsuz davranışlarının önüne geçilemediğini açık bir biçimde göstermektedir. Örneğin, bu talimatnameden beş yıl sonra Ayasofya, Sultanahmet ve Süleymaniye Camileri'ni ziyaret eden yabancıların namaz kılan kişilerin fotoğraflarını çekmelerine ve uygunsuz davranışlarına bir son vermek için aylık 300 kuruş maaşla iki memur tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu talebe yol açan nedenler hademelerin para vermeyen kişilerin Ayasofya Cami'ni ziyaret etmelerine izin vermemesi ve para karşılığında "münakkaş taş vesaireden bir kısmı(nın) sökülerek" satılmasıydı. Evkâf Nezâreti kayyumları sorgulamış ancak bu durumu kabul etmemişlerdir. Kendilerine, gizlice takibata devam edileceği ve benzer bir durum meydana gelmesi halinde gerekli işlemlerin "suret-i müessire ve şedidede" yapılacağı bildirilmiştir.<sup>698</sup>

1896 yılında ise Peşte'de düzenlenen sergide içinde namaz kılındığı sırada ücret karşılığında ziyaret ettirilen caminin kapatılması için Peşte Başşehbenderi tarafından Avusturya-Macaristan İçişleri Bakanı'na yapılan başvuruya alınan cevap Osmanlı topraklarındaki camilerin ücret karşılığında herkese açık olduğuydu. Hatta Avusturya-Macaristan Maliye Bakanı, Ayasofya'yı ziyaret etmek istediğinde görevlilere verdiği bahşişten başka dört mecdiye giriş ücreti vermişti. Bunun üzerine Sadâret, Evkâf Nezâreti'ne yazarak "bu gibi ahvâl-i gayr-i lâyıkhaya katiyyen meydan verilmemesi"ni bildirmiştir. Evkâf Nezâreti ise verdiği cevapta, cami görevlilerinin defalarca uyarıldığı ve yeniden aynı işlemin yapıldığını belirtmekle beraber sorunun sadece hademelerden

<sup>696</sup> Deringil, a.g.e., s. 65.

<sup>697</sup> BOA, Y, MTV, 26, 3 (7 Recep 1304/1 Nisan 1887).

<sup>698</sup> BOA, DH.MKT, 1276, 100402 (16 Zilkade 1309/12 Haziran 1892); BOA, BEO, 24, 1741 (25 Zilkaade 1309/21 Haziran 1892).

kaynaklanmadığını işaret etmiştir. Yapılan incelemeye göre tercümanlar ziyaretçilerden daha fazla “para koparmak” için, giriş ücretinin hademelere verileceğini söyleyerek ziyaretçilerden para almaktaydı. Nezâret bu duruma son verilmesi adına gerekli önlemleri alması için Zâptiye Nezâreti’ne yazmıştır.<sup>699</sup> Ancak seyahatnamelerde ve gezi rehberlerinde giriş ücretinin kimler arasında paylaşıldığına dair bir bilgi bulunmaması bu konuda kesin bir yorumda bulunmayı güçleştirmektedir. Gezi rehberleri sadece giriş ücretinden bahsetmektedir. 1906 yılında ise Süleymaniye Cami’ni ziyaret eden Amerikalı birkaç kişi, caminin iç avlusuna idrarlarını yapmıştır. Konuya ilişkin Dâhiliye Nezareti’nden Zâptiye Nezareti’ne gönderilen yazıda, ziyaretçilere eşlik etmesi gereken görevlilerin orada bulunup bulunmadığı ve kendilerine müdahale edip etmediği sorulmaktaydı. Bu olayın resmi makamlara, Dârü’l-Feyz-i Hamîdî Mektebi müdürü ve Maarif Nezareti’nde görevli Nizameddin Efendi tarafından iletilmesi de hademelerin, beklenen görevleri en azından o gün, yerine getirmediğini göstermektedir.<sup>700</sup>

II. Meşrutiyet’in ilan edilmesinde sonra da bu durum devam etmiş, ziyaretçilerden “papus parası” adıyla para talep eden cami görevlilerinin davranışlarının önüne geçilememiştir. Kayyumların ziyaretçilerden para aldıkları bilgisi üzerine bir sivil polis görevlendirilmiştir. Polis memuru Neşet Efendi, 12 Eylül 1909 günü sabah saatlerinde yaptığı incelemede, Ayasofya ve Sultanahmet Camii kayyumlarının, Thomas Cook acentesine bağlı Antuan adındaki bir tercüman eşliğinde camileri ziyaret eden altı Fransız turistten para aldıklarını görmüştür. Ayasofya Merkez Polis Müdürlüğü’nden İstanbul Polis Müdürlüğü’ne gönderilen belgede, bu duruma son verilmesi talep edilirken, belgeye yeni dönemin dili de yansımıştır “ibadethânelerin kayyum efendilere devr-i istibdâdda olduğu gibi vesile-i intifâ ve intiâş ad edilemeyeceği.”<sup>701</sup> Ancak tüm bu girişimlere rağmen cami görevlilerinin ziyaretçilerden ücret talep etmelerinin önüne geçilememiştir. Bu durum kısmen giriş ücretinin önemli bir gelir kapısı olmasıydı. Yukarıda görüldüğü üzere camileri ziyaret etmek isteyen kişilerle ilgilenmek üzere iki memurun aylık 300 kuruş maaşla tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. Camilere giriş ücreti ortalama beş kuruş olarak hesaplandığında aylık 300 kuruş, bir memurun günlük yevmiyesinin yarısı etmekteydi. Bu nedenle cami görevlilerinin para talep etmeye devam etmeleri, işlerine son verilmediği takdirde oldukça kazançlıydı.

Padişah’ın Cuma namazını kılmak üzere Yıldız Sarayı’nın hemen yakınında bulunan Yıldız Cami’ne gidişi, diğer adıyla Selamlık Merasimi de turistlerin ilgisini çekmekteydi. Turistler için selamlık merasiminde, Topkapı Sarayı ya da Müze-i Hümayûn örneğinde olduğu gibi mekân değil bizzat Padişah’ın kendisini turistik bir özneydi. Turistler, hakkında çok şey duydukları ve özellikle

<sup>699</sup> BOA, BEO, 810, 60736 (30 Muharrem 1314/11 Temmuz 1896 ), (16 Safer 1314/27 Temmuz 1896); Selim Deringil’in belirttiğine göre Osmanlı makamları camiye kapatmıştır. Bkz. a.g.e., s. 35.

<sup>700</sup> BOA, DH. MKT, 1071, 14 ( 14 Safer 1324/9 Nisan 1906).

<sup>701</sup> BOA, DH. EUM, THR, 12,13 (26 Şevval 1327/10 Kasım 1909), (26 Şaban 1327, 12 Eylül 1909); Bu durum devam etmiş benzerdir. Nitekim Coufopoulos’un rehberinin 1910 tarihli baskısına göre Ayasofya’yı gezmek için yine ödemesi gereken ücret 10 kuruştur. Bkz. Coufopoulos, a.g.e., s. 54.

Ermeni olayları sonrasında Batı kamuoyunda olumsuz bir imaja sahip olan II. Abdülhamid'i yakından görme şansına sahip olmaktadır.

Selim Deringil'in belirttiği üzere, İstanbul'a gelen Batılıların eserlerinde sürekli olarak yer verilen Cuma Selamlığı, XIX. yüzyılda "Avrupalı bir protokol havasına bürünmüştü".<sup>702</sup> Benzer bir şekilde, Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında tahta çıkış, kılıç kuşanma ve dini merasimler olmak üzere önemli merasimlere dair kapsamlı bir çalışma yapan Hakan Karateke de Cuma Selamlığı'nın XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla beraber "bir devlet merasimi olarak algılanmaya" başladığını belirtmektedir. Karateke'ye göre II. Abdülhamid dönemine kadar padişahların Cuma Namazı'nı kılmak için camiye gitmeleri dini bayramlarda yapılan alaylara benzerken, II. Abdülhamid ile beraber ayrı bir tören haline gelmiştir. II. Abdülhamid bu merasimi yerli ve yabancı izleyicilere iktidarı hakkında mesaj vermek için kullanmaktaydı. Selamlık merasimine değinen hatıratların Yıldız Saray Kütüphanesi'nde bulunması da Karateke'ye göre Padişah'ın yabancıların merasime dair yazdıklarının farkında olduğunu göstermektedir: "Sultanın amacı da... olumlu propagandaya ulaşmaktı."<sup>703</sup>

Turistlerin Padişah'ın camiye gidiş gelişini izleyebilmeleri için Cuma günü şehirde olmaları ve elçilikleri tarafından sarayın onayına sunulmaları gerekmektedir.<sup>704</sup> Katılımcı sayısının sınırlı olması ve onay sürecinin gerekmesi, Padişah'ı, kısa bir süre de olsa yakından görmeyi önemli bir ayrıcalık haline getirmekteydi.<sup>705</sup> *Tarık* gazetesinin 4 Nisan 1891 tarihli haberine göre selamlıkta "sefâret-i ecnebiyyeden tavsiye-i mahsûsa ile gelen altmış bir seyyâh hazır bulunmuştur".<sup>706</sup> Örneklerden bir tanesi de 3 Kasım 1905 Cuma günü gerçekleştirilecek olan merasime aittir. Almanya ve İsveç ve Norveç elçilikleri isimleri ve meslekleri belirtilen yedi kişinin merasime kabul edilmeleri talebini Yıldız Sarayı Teşrifat-ı Umumiye Dairesi'ne iletmıştır.<sup>707</sup> Selamlığa katılan turist sayısı ise değişkendi. *Times* gazetesinin 7 Nisan 1890 tarihli haberine göre 280 Amerikalı, İngiliz ve Macar turist törene katılmıştır.<sup>708</sup> 29 Haziran 1900 günü yapılacak merasime ise 110 kişinin katılacağı.<sup>709</sup> Ancak bunların tüm katılımcıları yansıtmadığı da hatırlanmalıdır.

<sup>702</sup> Deringil, a.g.e., s. 58.

<sup>703</sup> Karateke, a.g.e., s. 124-128.

<sup>704</sup> BOA, Y.PRK, TŞF, 5, 61 (11 Ramazan 1326/7 Ekim 1908); Benzer bir örnek için bkz. BOA, Y.PRK,TŞF, 7, 41 (28 Zilkaade 1320/26 Şubat 1903); Kerimi, a.g.e., s. 130.

<sup>705</sup> BOA, Y.PRK, EŞA, 6, 71 (29 Muharrem 1323/5 Nisan 1905); BOA, Y.A, HUS, 486, 11 (3 Safer 1323/9 Nisan 1905); BOA, Y, PRK, ZB, 10, 10 (23 Ramazan 1309/21 Nisan 1892) ; İbanez, a.g.e., s. 42;Örneğin Daily Telegraph'ın 16 Nisan 1906 tarihli haberine göre elçileri tarafından bildirilen kişilere ait liste, sultanın onayına sunulmadığı için gerekli izin çıkmamıştı. Daha sonra sultan elçiliğe mesaj göndererek bu durumdan duyduğu üzüntüyü bildirmiştir. Bkz. **Daily Telegraph**, 16 Nisan 1906; Karateke'ye göre ise yabancıların giriş bileti alması zor değildi. Saray, elçiliklerde küçük bir bahşiş karşılığında dağıtılan giriş varakalarının kimlere verildiği ile ilgilenmemekle birlikte merasim esnasında oldukça sıkı güvenlik önlemi alınmaktaydı. Ancak 1905 yılındaki suikastten sonra elçilik mensuplarından başka kimsenin kabul edilmediğini belirtir. Kitapta 1906 yazılmasına karşın bomba olayı 1905 yılında gerçekleşmiştir. Bununla birlikte Selamlık töreni yine de bir ayrıcalıktı ve kamuya açık değildi. Bkz. Karateke, a.g.e., s. 135.

<sup>706</sup> **Tarık**, 4 Nisan 1891, s. 1; Benzer haberler için bkz. **The Levant Herald and Eastern Express**, 17 Ocak 1891, s. 4; 10 Kasım 1906, s. 566; 15 Aralık 1906, s. 636.

<sup>707</sup> BOA, Y.PRK, HH, 37, 14, (4 Ramazan 1323/2 Kasım 1905).

<sup>708</sup> "Turkey", **Times**, 7 Nisan 1890.

<sup>709</sup> BOA, Y. PRK, ZB, 25, 91 ( 29 Safer 1318/28 Haziran 1900).

Coufopoulos'un rehberine göre ziyaretçiler önemli bir tören olan selamlık merasimine katılırken, rehberin İngilizlere hitap ettiğinin açık bir kanıtı olarak da görülebileceği üzere, St. James Sarayı ya da Buckingham Sarayı'nda yapılacak bir törende nasıl giyinmeleri gerekiyorsa öyle giyinmeliydiler.<sup>710</sup> Merasim esnasında resim yapmak, fotoğraf çekmek ve dürbün kullanmak yasaktı.<sup>711</sup> Bu nedenle, Knut Hamsun dürbününü otelede bıraktığını yazmaktadır.<sup>712</sup> Bu önemler, Deringil tarafından "görünmeden görünmek" olarak formüle edilen, II. Abdülhamid'in şahsı etrafında oluşturulmaya çalışılan imajın bir yansıması olarak da okunabilir. Resmî dairelerde Padişah'ın fotoğraflarının yerine "Padişahım Çok Yaşa" yazılı levhaların asılması ve Padişah'ın Yıldız Sarayı'na kapanması, kendisini gizemli bir hale getirmiştir.<sup>713</sup> Selamlık resmine ilişkin bu yasaklamalar, bu durumun korunma çabası olarak değerlendirilebilir. Ziyaretçilere tören esnasında, çeşitli ikramlarda da bulunulmaktaydı.<sup>714</sup>

Müller çifti gibi bizzat padişah tarafından davet edilenlere de rastlamak mümkündür. Müller'e göre "törene katılım, Haşmetli Majesteleri tarafından bir hürmet belirtisi olarak" görülmekteydi. Müller'in gezi notlarında selamlık törenine başlı başına bir bölüm ayırmıştı ve bu notları okuyarak selamlık merasimine katılım sürecini adım adım takip etmek mümkündür:

Cuma günü geldi. Saat on bir civarında oğlumuz bizim için bir at arabası çağırdı, bir elçilik kavası da arabada hazır bulunuyordu... Biz hepimiz günlük kıyafetlerimizle... Yolumuz Pera'nın tek güzel caddesi olan Cadde-i Kebir'in yeni kısmından geçiyordu... Yol, bulunduğumuz noktadan Beşiktaş mahallesine kadar *selâmlık* için giden taburlarla doluydu. Geçtiğimiz her köşe başında uzun ve tozlu bir yürüyüşten sonra oturmuş dinlenen asker grupları görüyorduk... Sonunda caminin karşısında, kordiplomatik tarafından takdim edilmiş kimselerin töreni seyredebileceği pencerelerin bulunduğu alçak yapının önünde durduk... Binanın kapısında ziyaretçi kartlarımızı verdikten sonra içeri girdik ve camlardan birinin önünde oturmak için güzel bir yer bulduk... Her hafta caminin etrafında sekiz bin asker toplanmaktadır... Caminin avlusu *paşalarla*, yaverlerle ve göz alıcı üniformalar içinde çeşit çeşit görevlilerle dolmuştu... Şimdi *Hamidiye*'yi, Sultan'ın marşının ilk notalarını duyuyoruz. Haşmetli Majesteleri Yıldız kapılarından geçiyor, herkes Sultan'ın muhteşem at arabasına göz atabilmek için başını çeviriyor. O, önlerinden geçtikçe birliklerin nasıl sevinç gösterisinde bulunduğuna bakmalı... Önümüzden geçerken delici bakışları bize yöneldi, aramızdan bazılarının yüzlerini tanıdığı hissediliyordu; ama yüzü sakın ve hareketsizdi. Hiç kimseyi selâmlamadı; buna rağmen bütün insanlar belli belirsiz bir o yana bir bu yana sallanıyordu... Siyah cüppeli görevliler mükemmel bir çayla birlikte sigara ikram ettiler; bekleme zamanımız böylece hoş bir şekilde geçmiş oldu. Biraz sonra Teşrifat Nazırı, Haşmetli Majestelerinin selâmını getirdi. Bizim için güzel bir sürpriz oldu; çünkü Sultan'ın Fransız ve İngiliz büyükelçilerini gördükten sonra özel olarak bizimle de görüşeceğini iletmişti.<sup>715</sup>

<sup>710</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 4.

<sup>711</sup> Zâptiye Nezâreti'ne ait 21 Nisan 1892 tarihli belgede de, bir gün sonra selamlık resmine gelecek olan Amerikalı turistlerden bazılarının fotoğraf makinesiyle gizlice resim çekmelerinin önlenmesi için fotoğraf makinelerini arabalarında bırakmalarının kendilerine uygun bir dille bildirilmesi talep edilmekteydi. Bunun yanı sıra çantalar ile merasime girmek "mugayir-i edep ve hürmet" idi. Bkz. BOA, Y.PRK, ZB, 10, 10 (23 Ramazan 1309/21 Nisan 1892).

<sup>712</sup> Hamsun, a.g.e., s. 52

<sup>713</sup> Deringil, a.g.e., s. 54-55, 57-58.

<sup>714</sup> BOA, Y, MTV, 189, 17 (1 Zilhicce 1316/12 Nisan 1899); **London Evening Standard**, 10 Kasım 1898.

<sup>715</sup> Müller, a.g.e., s.35-43; Knut Hamsun'un ise Padişah'ın duydukları ile uyuşmadığını belirtmektedir. Töreni beraber izlediği Amerikalı kadınlardan bazılarının da şöyle dediğini aktarır "Hiç de korkunç bir adama benzemiyordu!". Kendisi de şöyle der "Bu adamın korkunçluğu neredeydi? Neredeydi kurnaz, zalim, katil? Onu sonradan bir kere daha gördüğümde de, kahverengi bakışları açık ve iyi niyetli ifadesiyle beni cezbedecekti." Bkz. Hamsun, a.g.e., s. 56.

*Daily Telegraph*'ın 11 Mayıs 1899 tarihli "Rowdy Tourists in Turkey" başlıklı haberine göre Yıldız Sarayı, yabancı elçiliklere selamlık resmine katılım koşulları ile ilgili bir yazı göndermiştir. Saray, elçiliklerin selamlık resmi için kabul varakası verecekleri kişilerin sıradan kişiler olmamasını ve elçilerin yakınlarıyla sınırlandırılmasını talep etmekteydi. Gazeteye göre bu duruma, Padişah'ın, sıklıkla söz edilen kuşku karakterinden ziyade, turistlerin selamlık resmi esnasında takındıkları lakayit tavir ve dış görünüşleri yol açmıştı. Turistler, kendi ülkelerinde benzer bir törene katılmaları halinde davranmaları gerektiği gibi davranmıyor ve oldukça önemli dini bir törene kimi zaman, bisiklet kıyafeti, kısa pantolon ya da hasır şapka giyerek katılmaktaydılar. Gazete bu konuda Padişah'ı haklı bulmaktaydı.<sup>716</sup>

Turistlerin İstanbul'da buldukları süre zarfında bu yerlerin dışında ziyaret ettikleri yerler arasında tekkeler, sarnıçlar, surlar, Eyüp Mezarlığı ve adalar başta olmak üzere şehrin dikkat çeken yerleri gelmekteydi. Ziyaretçiler için dervişleri izlemek önemli bir turistik faaliyetti. Malik Aksel'e göre Bektaşî tekkelerinin dışındaki tekkelere yabancılar kabul edilmekteydi.<sup>717</sup> Rîfai dervişleri ise Tatabla'da Pazar günleri, Üsküdar'da ise Perşembe günleri ziyaret edilebilirlerdi. Camileri ziyaret etmek için gerekli prosedür burada da geçerliydi. Ziyaretçilerin şapkalarını çıkarmaları, şemsiyelerini, fotoğraf makinelerini ve bastonlarını kapıda bırakmaları gerekmekteydi. Resim yapmak da yasaktı. Mevlevî Dervişleri'nin zikirleri Cuma günlerinin yanı sıra bazen Salı günleri de izlenebilirdi.<sup>718</sup> Alus'a göre ise yabancıların en fazla merak ettikleri yer Üsküdar'daki Rîfâî Dergâhıydı. Dergâha giriş için beş kuruş ödeme gerekliydi.<sup>719</sup>

Rîfâî dervişlerinin iki saat süren zikrini izlemek için Üsküdar'a giden Hamsun giriş için para ödemiş ve "hiç kıpırdamadan oturup, çığlıkları dinlemekten ve bunlara makul bir mana vermeye gayret etmekten bitap" düştüklerini belirtmişti.<sup>720</sup> Bu zikirler ziyaretçileri etkilemekteydi. 1911 yılında bir Rus iki gün boyunca ayinin etkisi nedeniyle uykusuz kalmış, 1921'de ise Kasımpaşa Tekkesi'nde izleyicilerden bir tanesi baygınlık geçirmişti. Thierry Zarcone'nin ifade ettiğine göre ise Batılıların artan ilgileri, zikirleri zamanla bir tür "gösteriye" dönüştürmüştür. Zarcone, bu sürece "gösteri'nin üretimi" adını vermektedir. İzleyen kitlenin farkında olarak dervişler zamanla onlara hoş görünmek adına bir tür rol yapmaya başlamışlardır. Ancak yine de bu gözlemi genellemek, bu tür dergâhların yüzyılları aşan gelenekleri dikkate alındığına hatalı olabilir.<sup>721</sup>

<sup>716</sup> Gazete, beklenebileceği üzere İngiliz Elçisi'nin kendi vatandaşlarına yaptığı uyarılar sayesinde İngilizlerin diğer ülkelerden turistlere kıyasla daha az olumsuz tavir sergilemekteydi. Bkz. "Rowdy Tourists in Turkey", *Daily Telegraph*, 11 Mayıs 1899.

<sup>717</sup> Malik Aksel, *İstanbul'un Ortası*, Kapı Yayınları, İstanbul, 2011, s. 80.

<sup>718</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 50-51.

<sup>719</sup> Alus, a.g.e., s. 194- 195.

<sup>720</sup> Hamsun, a.g.e., s. 40-41.

<sup>721</sup> Thierry Zarcone, "Dervişlerin "Gösterisi" ve İstanbul'daki Avrupalı turistler ( 19.-20. Yüzyıl)", *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezinlerin 100 Yılı* (Haz. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2015, s. 84-89.

Müze-yi Hümayûn ise her gün sabah 8.30'dan akşama 4.30'a kadar açıktı ve giriş ücreti beş kuruştı. Camiler ve dergâhlarda olduğu gibi şemsiye, fotoğraf makinesi ve bastonla içeri girmek yasaktı.<sup>722</sup> Müzenin müdürü Osman Hamdi Bey tarafından Maarif Nezâreti'ne gönderilen 23 Mayıs 1890 tarihli yazıda, müzeye yabancı dil bilen bir memur alınması talep edilmekteydi. Osman Hamdi Bey'e göre müzeyi ziyaret eden kişilerin çoğunlukla yabancılar olması ve müzenin kaydettiği ilerlemeler dikkate alındığında yabancı dil bilmeyen üç memur yetersizdi. İşe alınması önerilen Mekteb-i Sultani mezunu Kostantin Efendi ise Türkçe, Rumca ve Fransızca bilmekteydi.<sup>723</sup> 1904 yılında ise, Müze-yi Hümayûn'a bağlanmış olan Yedikule'ye bir memur atanmış ve bölgenin merkeze uzaklığı ve tarihi eserlerin az olması nedeniyle giriş ücreti olarak 100 para alınmaktaydı.<sup>724</sup>

Turistler At Meydanı'ndaki dikili taşları, surları ve adaları da ziyaret etmekteydi. İstanbul surlarını ziyaret edenler arasında II. Wilhelm de vardı.<sup>725</sup> Zâptiye Nezâreti'nin 14 Nisan 1906 tarihli yazısına göre, bir gün önce İstanbul'a gelmiş olan 46 kişi, İdare-i Mahsusa'ya ait bir vapur ile Heybeli ve Büyük Ada'ya gitmişlerdi<sup>726</sup> Turistler İstanbul'daki ikametleri esnasında Boğaz turuna da çıkmaktaydılar. Cruise gemileri ile gelen turistler şehirden ayrılmadan önce gemiyle Karadeniz'e kıyılarına gitmekte ve ardından güneye doğru yollarına devam etmekteydiler.<sup>727</sup>

Turistlerin şehirde geçirdikleri zaman zarfında yaptıkları oldukça değişiklik gösterebilmekteydi. Örneğin, 29 Temmuz 1892 günü ise Almanya'dan gelecek turistler için, ertesi gün, selamlık töreninden sonra Tepebaşı Bahçesi'ne bir yemek verileceği için Tophane-i Amire'ye bağlı bandonun oraya gönderilmesi planlanmaktaydı.<sup>728</sup> Bir başka örnekte ise 1906 yılında İstanbul'a gelen İngiliz turistlerden oluşan bir futbol takımı, Kadıköy Futbol Kulübü ile maç yapmıştır.<sup>729</sup>

François Georgeon'un belirttiği üzere turistlerin ilgisi zamana göre değişebilmekteydi. Georgeon bu süreci Fransız rehberler üzerinden incelemektedir. Daha önceki baskılarda yer almayan dar dolambaçlı sokakların ve eski evlerin görülmesi tavsiyesi, yeni rehberlerde kendisine yer bulmuştur. Georgeon'a göre bu yerlerin de turistik bir değer kazanmasına yol açan gelişme, Pierre Loti'nin 1906 yılında yayınlanan *Les Désenchantées* (Bezgin Kadınlar) adlı eserinin arka sokakları, buradaki evleri ve yaşamı konu almasıydı.<sup>730</sup> Bu ilgiye cevap vermek adına Fransız rehber kitaplara yeni eklemeler yapılmıştı.

<sup>722</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 88.

<sup>723</sup> BOA, MF. MKT, 118, 66 (3 Şevval 1307/23 Mayıs 1890).

<sup>724</sup> BOA, İ. MF., 10,53 (27 Şaban 1322/6 Kasım 1904), (7 Şevval 1322/15 Aralık 1904).

<sup>725</sup> Alus, *İstanbul Kazan...*, s. 109.

<sup>726</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 36, 76 (19 Safer 1324, 14 Nisan 1906).

<sup>727</sup> Oehler, a.g.e., s. 84.

<sup>728</sup> BOA, Y.PRK, ASK, 84,11, (4 Muharrem 1310/29 Temmuz 1892).

<sup>729</sup> *The Levant Herald and Eastern Express*, 20 Ekim 1906, s. 527.

<sup>730</sup> Georgeon, a.g.e., s.36-37.



Turistlerin İstanbul'daki deneyimleri kendilerine özgü olmakla beraber seyahat acentelerinin programları ve bir cruise gezisine katılarak şehri gezen Robert Urie Jacob'un gezi notları turistlerin şehri nasıl gezdiklerine dair daha somut veriler sunacaktır. Aksi takdirde, her ne kadar sınırsız olmasa da, oldukça fazla turistik alan ve nesne bulunabilir. Thomas Cook and Son acentesinin 1900 tarihli gezi broşüründe yer alan programlarından bir tanesine göre Filistin ve Suriye'deki gezilerini tamamladıktan sonra turistler 4 Nisan 1900 Çarşamba günü İstanbul'a gelecek ve şehirde yedi gün kalacaktır. Acente görevlilerinden bir tanesi turistlere şehri gezdirecekti. Gezi, Bedesten'i ziyaret ile başlayacak, ardından Süleymaniye Cami, Kanuni Sultan Süleyman'ın mezarı ve Bayezit Cami ziyaret edilecekti. Öğle yemeğinin ardından, turistler mozaikleri ile ünlü Kariye Cami'ni, Eyüp'ü ve Fener'i gezdikten sonra Beyoğlu'na otellerine geri dönecekti. Perşembe günü, Çamlıca Tepesi'nden Boğaz manzarası izlenecek daha sonra Türk ve İngiliz mezarlıkları ziyaret edilecekti. Turistler mezarlıkları gördükten sonra Kadıköy'de Hanson adlı bir kadının evindeki süs eşya sergisine katılacaktı. Avrupalıların "Uluyan Dervişler" adını verdiği Rifâi Dervişleri'nin zikirleri izlendikten sonra günlük program tamamlanacaktı. Cuma günü ise selamlık merasimine katılacak olan turistler, törenin ardından Galata'daki Mevlevihane'ye gidecekti. Acente, cumartesi gününü Boğaz turuna ayırmıştı. Büyük olasılıkla, Pazar günü turistlerin kiliseye gidecekler düşünülerek Pazar günü boş bırakılmıştı. Pazar gününü dinlenerek geçiren turistler ertesi gün, Galata Kulesi dâhil olmak üzere bölgeyi gezecek, Ayasofya ve Sultanahmet Camileri'ni ziyaret edecek ve meydana dikili taşları ve sütunları inceleyecekti. Bunun ardından Yeniçeri Müzesi, 1001 Direk Sarmıcı, Topkapı Sarayı, Müze-i Hümayûn, Babıali, Seraskerlik Kulesi ve Sultan II. Mahmud ve Sultan Abdülaziz'in Divan Yolu'ndaki türbeleri ziyaret edilecekti. Turistler, 10 Nisan Salı günü Yunanistan'a hareket edecekti.<sup>731</sup>

New York'tan 500 kişilik bir turist grubu ile 70 günlük bir Doğu gezisine çıkan Robert Urie Jacob'un seyahatnamesi de aynı amaçla kullanılabilir. Yunanistan gezilerini tamamlayan turistleri taşıyan Moltke adlı gemi Kala-i Sultaniye'ye geldiğinde, geçiş izni almak ve karantina incelemesinden geçmek için demir atmıştır. Bir bot ile gemiye çıkan Osmanlı memurları, bir doktor, yardımcısı ve bir müfettişten oluşmaktaydı. Gerekli izinleri alan gemiye, bir kılavuz kaptan ve seyahat acentesinin turistlere hizmet etmek üzere görevlendirdiği bir dragoman da çıkmıştı. Rehber, İstanbul Limanı'na doğru yoluna devam eden turistlere geçtikleri yerler hakkında bilgi vermekteydi "Şurası Üsküdar... büyük bina, askeri hastahane, 50 yıl önce Rusya ile savaş esnasında İngiliz hanımefendinin (Florence Nightingale) askerleri tedavi ettiği yer. Belki o hanımı duymuşsunuzdur?".

Gemi akşam saatlerinde limana demirlediğinde Osmanlı memurları gemiye gelerek pasaport ve vize kontrolünü yapmıştır. Turistleri Amerikan konsolosu ve eşi karşılamış, şehrin tarihi ile ilgili bir seminer verilmiştir. Seminere göre Osmanlı öncesi dönemde ticaret ve kültür merkezi olan İstanbul'un en değerli eserleri "Türk İşgali"yle yok olmuştur. Ertesi gün, turistler küçük botlarla

<sup>731</sup> 1900 Programme of Arrangements for Cook's Tours..., s. 33-34.

karaya çıkararak kendilerini bekleyen arabalar ile Ayasofya'ya gitmişlerdir. Kurallara uygun olarak ayakkabılarını çıkaran turistlere hademelerden biri eşlik etmiş ve yazarın belirttiğine göre onları çok yakından izlemiştir. Görevli, özellikle turistlerin terlikleri giyip giymedikleri konusunda hassastır. Turistlerden bir tanesi güldüğünde ise görevlinin yüzü kızgın bir hal almıştır. Gezi sırasında turistlere eşlik eden rehber cami hakkında, şehrin kılıçla alındığının bir göstergesi olarak, imamın Cuma günleri mihraba bir elinde kılıç bir elinde Kur'an ile çıktığı dâhil olmak üzere oldukça detaylı bilgiler vermekteydi. Böylece turistlerin gezdikleri alanla daha yakın bir kurmaları amaçlanmaktaydı.

Ayasofya'yı gezen turistler daha sonra alışveriş yapmak ve gezmek için Bedesten'e gitmişlerdir. Rehber, burası hakkında da bilgi vermekteydi; çarşı 1200 pasaj ve 4000 küçük dükkândan oluşan devasa bir yapıydı. Yazar satıcıların üç katı fiyat istediklerini ancak pazarlığın sonuç verdiğini söylemektedir. Bir turist, bir saatlik pazarlığın ardından 20 kuruşa (1 dolar) bronz bir takı almıştı. Diğer bir turist ise 20.000 kuruş karşılığında ipek bir halı satın almıştır.

Geceyi gemide geçiren turistler ertesi gün Dolmabahçe Sarayı'na gitmişlerdir. Görevliler gerekli izinleri inceledikten sonra kendilerini içeri almıştır. Dolmabahçe'den ayrıldıktan sonra turistler selamlık merasimini izlemek üzere Yıldız Cami'ne yakın bir yere gitmişlerdir. Rehberleri turistlere Padişah'ın ismini anmamaları uyarısında bulunmuştur. Bu uyarı hafiyeler ya da herhangi bir güvenlik problemi yaşanmaması için bir önlem olarak düşünülebilir. Turistler, Pera'da öğle yemeği yemiş, daha sonra Topkapı Sarayı'na giderek binayı gezmişlerdir. Jacob'a göre geziyi düzenleyen acente, turistlerin Topkapı Sarayı ziyaretleri için 200 dolar ödemişti. Kapıdaki koruma görevlisi saray ziyareti için gerekli olan izni kontrol etmiş ve turistlere eşlik edecek görevli gelene kadar kapıda bekletmiştir. Daha sonra turistler içeri alınmış ve görevliler tarafından sıkı denetim altında tutulmuşlardır. Burada her biri Osmanlı tarihinin görünür nesnelere tahtlar, sarıklar, silahlar, elmaslar, zümrütler ve diğer eşyaları inceleyen turistler Bağdat Köşkü'ne gitmişler ve kendilerine kahve ve tatlı ikram edilmiştir. Ardından turistler Saray'ın hemen yanında bulunan Müze-i Hümayûn'u ziyaret etmişler, At Meydanı'ndaki dikili taşları ve sütunları incelemişlerdir. Aynı yerde bulunan Sultanahmet Cami'ni gezmek için turistler giriş ücreti ödemiştir. Daha sonra Ayasofya Cami'nin hemen yanında bulunan III. Ahmed Çeşmesi'ni inceleyen turistler, cumartesi günü sabah saatlerinde Karadeniz kıyılarına kadar giderek Boğaz turu yapmışlar ve ardından İzmir'e uğrayarak Beyrut'a gitmişlerdir.<sup>732</sup>

#### **4.1.2. Kutsal Mekanda Gezmek: Filistin ve Suriye**

Osmanlı Devleti'ne seyahatin sebepleri başlıklı bölümde de görüldüğü üzere turistler için dini bir çekim merkezi olan Filistin başta olmak üzere Suriye'yi ziyaret etmek oldukça önemlidir.

<sup>732</sup> Jacob, a.g.e., s. 1, 127, 183; Benzer bir gezi için bkz. Oehler, s. 78-84.

Turistlerin, Filistin gezilerinin arkasında, dinlerinin geçmişlerini yerinde görme isteği yatmaktaydı. Bunun yanı sıra bölgede bulunan Müslümanlara ve Yahudilere ait dini ve tarihi yapıların yanı sıra binlerce yıllık geçmişi bulunan antik yapılar, özellikle de Petra, Baalbek ve Palmira turist programlarının ayrılmaz bir parçasıydı.<sup>733</sup> Bölgenin modern görüntüsü de kuşkusuz turistler için değerliydi.

Yunanistan, İzmir ya da İstanbul gezilerinden farklı olarak, turistler bölgeye geldiklerinde, ulaşım ve konaklama alt yapısının yeterli olmaması nedeniyle, atlarla seyahat etmekte ve çadırda kalmaktaydılar. Ancak demiryollarının inşa edilmesi bu durumu değiştirmiştir. Ufuk Gülsoy'un da belirttiği üzere demiryolları, hinterlandı dünyaya bağlayarak, tarım ve ticaret gelirlerinde artışa yol açmıştır. 1914 yılında bölgede 1.677 kilometre uzunluğunda demiryolu ağı bulunmaktaydı. Filistin'deki ilk demiryolu hattı olan Yafa-Kudüs hattının 1892 yılında, Beyrut-Şam hattının 1895 yılında, Şam-Halep hattın 1904'te ve Şam-Hayfa bağlantısının ise 1906 yılında tamamlanması sonucunda uzun saatler gerektiren yolculuklar önemli ölçüde kısaltmıştır.<sup>734</sup> Buna ek olarak karayolu ağının gelişmesi ve otellerin daha geniş bir alanda hizmet vermeye başlaması, seyahat şartlarının olumlu yönde değişmesine yol açmıştır.

Filistin ve Suriye'de şehir ve kasabaların dışındaki alanlarda yapılan geziler güvenlik açısından riskler barındırmaktaydı. Buradaki temel risk yerel kabilelerdi. Osmanlı hâkimiyetinin bölgenin her tarafında güvenliği sağlayamaması ve bedevilerin saldırıları turistler için şehir ve kasabaların dışındaki gezileri tehlikeli hale getirmekteydi. Bu duruma getirilen çözüm Osmanlı kolluk kuvvetlerine haber verilmesi ya da yerel kabile liderleri ile anlaşarak gezilerin onların korumasında yapılmasıydı. Bundan dolayı Ruth Kark'ın belirttiğine göre Kudüs'teki Amerikan konsolosları, vatandaşlarını olası saldırılara karşı korumak adına, turistik güzergâhlar üzerindeki resmi görevliler ve yerel unsurlarla iyi ilişkiler geliştirmekteydi.<sup>735</sup> 1899 yılında ise Havran, Cebel-i Dürüz ve Palmira'yı ziyaret etmek, inceleme yapmak ve fotoğraf çekmek isteyen bir İngiliz soylusuna seyahat izni verilmemiştir. İzin verilmemesinin nedeni ise güvenliğinin sağlanamayacağına düşünülmesiydi: "Dürzîlerin mâlûm olan hâllerine göre Cebel-i Dürûz'da bu makûle ecnebilerin seyahatleri mahzurdan sâlim olamayacağından".<sup>736</sup>

1907 yılına ait bir belgede ziyaretçilerin takip etmesi gereken prosedüre ilişkin bilgiler sunulmaktadır. Kudüs, Eriha, Bahr-i Lut ve Şeria Nehri arasında seyahat edecek kişiler,

<sup>733</sup> BOA, Y.PRK, UM, 41,28 (21 Şevval 1315/5 Mart 1898); BOA, DH. MKT, 897, 29 (22 Recep 1322/2 Ekim 1904); BOA, DH, MKT, 940, 36 (5 Muharrem 1323/12 Mart 1905).

<sup>734</sup> Ufuk Gülsoy, **Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010, s.45- 55.

<sup>735</sup> Kark, a.g.e., s. 238.

<sup>736</sup> BOA, BEO, 1255, 94098 (29 Şaban 1316/12 Ocak 1899); Belgede bahsedilen kişinin Arap harfleri ile yazılan yabancı isimlerin kimi zaman farklı şekillerde yazılması nedeniyle tam olarak anlaşılacakla beraber, Mark Sykes olması büyük bir ihtimaldir. Nitekim Sykes'in seyahatnamesinde, 1899 yılında gerekli izinleri alamadığını belirmesi ve ilgili belgede de bu kişiden "İngiliz asilazadegani" olarak bahsedilmesi ve aynı kişinin bir yıl önce bölgede seyahat ettiği bilgisi dikkate alındığında bu kişi Mark Sykes olmalıdır. Bkz. Sykes, a.g.e., s. VII.

konsoloslukları yoluyla Osmanlı makamlarına bilgi vermeliydiler. Böylece hem kendilerine gerekli jandarmalar tahsis edilerek güvenlikleri temin edilecek, hareketleri gözetim altında tutulabilecek ve istenmeyen durumların önüne geçilebilecekti. Kudüs dışına seyahat edecek kişiler için de aynı işlem geçerliydi. Başvuru üzerine yerel mülki ve askeri amirlere gerekli koruma talepleri ve bildirimler yapılabilecekti. Belgeye göre bu tarihe kadar “binlerce seyyâh” bu usule göre seyahat etmişti. Ancak, bölgenin her bir kesiminde güvenlik kuvvetleri bulunamayacağından, gerekli bildirimleri yapmadan kendi başlarına seyahat edecek kişilerin muhafazası temin edilemezdi.<sup>737</sup>

Baedeker rehberine göre de yerleşim yerlerinde güvenlik riski yoktu. Ancak Ölü Deniz, diğer adıyla Bahr-i Lut ve Palmira başta olmak üzere kırsal alanlar için silahlı koruma gerekiyordu. Koruma hizmeti Osmanlı kolluk kuvvetlerinden ve kabile şeyhlerinden sağlanabilirdi. Ancak turistler, kabile liderleri ile yapacakları sözleşmeleri konsoloslukları aracılığı ile yapmalıydı. Konaklama esnasında ise çadır dışında gözcü bulundurulmalı ve değerli eşyalar yastık altına ya da çadırın ortasına konulmalıydı. Rehberlere göre bedeviler ve tercümanlar, turistlerden daha fazla para almak için işbirliği de yapmaktaydı. Yerel kabileler, tercümanlar ve silahlı korumaların, turistlerin gözünde hizmetlerinin değerini yükseltmek ve daha fazla para almalarını sağlamak için sözde saldırı girişimlerinde bulunmaktaydı.<sup>738</sup>

Ancak saldırılara ilişkin bilgiler ve Osmanlı makamlarının yabancıların güvenliklerini sağlamaya yönelik faaliyetleri, tehdidin gerçek olduğunu açıkça göstermektedir. Böyle bir olay 6 Nisan 1893 perşembe günü yaşanmıştır. *St. Jame's Gazette*'nin 25 Nisan tarihli haberine göre Nowill adındaki bir İngiliz ve beraberindeki kişiler, Ölü Deniz'den Eriha'ya dönerken silahlı saldırıya uğramıştır. Ölü Deniz yakınlarında kamp kuran Nowill, gezisini tamamlayıp Eriha yolundayken, kendisine Morgan ve Ellis adında iki kişi katılmıştır. Bu kişiler, kısa bir süre sonra, üzerinde iç çamaşırlarından başka hiçbir şeyi olmayan bir Rus hacı ile karşılaşmışlar. Hacı, saldırıya uğramış, her şeyi çalınmıştı. Nowill'in, Rus'a kendilerine katılması yönündeki çabası sonuç vermemiştir. Bunun ardından yoluna devam eden gruba, bu kez, çalıkların arkasından bedeviler saldırmış, Nowill ve Morgan bölgeden uzaklaşmayı başarırken, Elliss'in bindiği eşek ölmüştür. Tercüman ve silahlı koruma da saldırının hemen akabinde kaçmıştır. Eşeklerden bir tanesini de bedeviler çalmıştır.<sup>739</sup>

Haberde Osmanlı makamlarının göstermelik bir inceleme yaptığı ve soruşturmadan bir sonuç çıkmayacağına işaret edilse de, Osmanlı arşivindeki belgeler bunun aksini göstermektedir. Osmanlı makamları konuyu ciddiye almış ve aydınlatmaya çalışmıştır. Yazışmalar aylar boyunca sürmüştür.

<sup>737</sup> BOA, DH. ŞRF, 390, 40 (25 Şevval 1325/1 Aralık 1907); 5 Mart 1902 günü Akabe'ye gelen 13 kişiye, güvenliklerini sağlamamak üzere jandarmalar verilmiş ve kişiler Maan'a gelerek Nabatiler'in başkenti olan Petra Antik Kenti ( MÖ 400 ile MS 106) Petra Antik Kenti'ni ve diğer önemli yerleri gezmişlerdir. Daha sonra Kudüs'e hareket eden bu kişilere yine jandarmalar eşlik etmiştir. Bkz. BOA, DH, MKT, 441, 22 (30 Zilkaade 1319/10 Mart 1902), (3 Zilhicce 1319/13 Mart 1902), (22 Zilhicce 1319, 1 Nisan 1902).

<sup>738</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XXXIII-XXXIV.

<sup>739</sup> “British Tourists in Syra Outrage by Bedouins”, **St. Jame's Gazette**, 25 Nisan 1893, s. 10.

Belgelerden anlaşıldığına göre saldırıya uğrayan kişiler Kudüs'e ulaştıklarında İngiliz Konsolosluğu'na giderek Osmanlı makamları nezdinde gerekli teşebbüslerin yapılmasını talep etmişlerdir. Bunun üzerine harekete geçen İngiliz Elçisi, 9 Mayıs günü, Osmanlı makamlarından suçluların yakalanmasını ve iki eşek ve çalınan eşyalar için 22 pound 5 şilin tutarında tazminat ödenmesini talep etmiştir.<sup>740</sup> Sadâret, 23 Mayıs günü konuyu Kudüs Mutasarrıflığı'na havale etmiştir.<sup>741</sup> Kudüs'ten alınan yazıda ise, Eliss'in Osmanlı makamlarına haber vermeden korumasız seyahat ettiği ve iki eşeğin Osmanlı tebaasına ait olması nedeniyle tazminat talebinin anlamsız olduğu ifade edilmiştir. İngiliz Elçiliği ise eşeklerin Osmanlı vatandaşlarına ait olmasının ve Ellis'in Osmanlı makamlarının bilgisi olmadan seyahat etmiş olmasının durumu değiştirmeyeceğini, saldırının Nowill ile birlikte oldukları esnada meydana geldiğinden hareketle belirtmiştir. Dolayısıyla Osmanlı memurlarının olduğu bir yerde yaşanan saldırıdan Osmanlı makamları sorumluydu. İstanbul'dan Kudüs'e ekim ayında gönderilen bir yazı sorunun hala çözülemediğini göstermektedir. Sadâret, mutasarrıfa İngiliz konsolosu ile müzakere ederek bir sonuca varması talimatını vermiştir.<sup>742</sup>

Benzer bir olay 1911 yılında Taberiye civarında yaşanmıştır. Nasıra'dan Taberiye'ye gitmekte olan bir Rus ve bir İngiliz kadın saldırıya uğramış ve bir Fransız kadın soyulmuştur. Bunun üzerine Taberiye kaymakamı asayişî sağlamak ve saldırganı yakalamak için jandarmalarla beraber harekete geçmiş, yapılan arama sonucunda saldırgan yakalanmıştır.<sup>743</sup>

İstanbul örneğinde incelenen 1900 tarihli gezi programının Kutsal Topraklar ile ilgili kısmı, turist kafilelerinin bölgedeki seyahat programları hakkında daha somut bilgiler verecektir. Mısır gezilerini tamamlayan turistler, İzmir ve İstanbul'dan önce Filistin ve Suriye'yi ziyaret edeceklerdi. 2 Mart 1900 Cuma günü Yafa'ya gelecek olan turistler, Havari Simon'un Evi'ni ve şehirdeki diğer önemli yerleri ziyaret ettikten sonra Kudüs'e gideceklerdi. Turistler şehirdeki otellerde konaklayacak ve Kudüs'te üç gün kalacaklardı. Şehirde buldukları bu süre zarfında turistler, Kutsal Kabir Kilisesi, Doğu Kilisesi, Bahçe Mezar (Garden Tomb), Via Dolorosa, Golgotha Tepesi, Kral Mezarları, Zedekiah Mağarası, Davud Peygamber'in Mezarı, Süleyman Tapınağı'nın inşa edildiği bölge ve Mescid-i Aksa başta olmak üzere şehrin dini geçmişini yansıtan önemli yerleri ziyaret edeceklerdi. Salı günü Hebron'u gezecek olan turistler ertesi gün Eriha'ya giderek kamp yapacaklar ve Perşembe gününü bölgede geçireceklerdi. Buradaki en önemli ziyaret alanlarının başında Ölü Deniz gelmekteydi.

Tekrar Kudüs'e dönecek olan turistler Bethany'yi ziyaretlerinin ardından Zeytin Dağı'na çıkarak şehri ve bölgeyi tepen izleyeceklerdi. Cuma günü görülecek önemli bir yer ise Yahudiler için

<sup>740</sup> BOA, HR. TO, 265, 71 (28 Şevval 1310/15 Mayıs 1893).

<sup>741</sup> BOA, BEO, 206, 15427 (7 Zilkaade 1310/23 Mayıs 1893).

<sup>742</sup> BOA, BEO, 295,22104 (28 Rabiülevvel 1311/9 Ekim 1893).

<sup>743</sup> BOA, DH. H, 21,17 (26 Rabiülevvel 1329/27 Mart 1911), (13 Reibülahir 1329/13 Nisan 1911).

önemli olan Ağlama Duvarı'ydı. Cumartesi günü Hz. İsa'nın doğum yeri olan Beyüllahim ziyaret edilecekti. Kudüs gezisi pazartesi günü sona erecek ve turistler kuzeye doğru bir güzergâh takip ederek Şam'a ve ardından Beyrut'a kadar olan hatta yer alan önemli yerleri ziyaret edecekti. Şam ve Beyrut dışında turistler çadırda konaklayacaktı. Turistler salı günü, en önemlileri Hz. Yakup Kuyusu ve Hz. Yusuf'un mezarı olmak üzere bölgedeki tarihi yerleri ziyaret edecekti. Ertesi gün Nablus'tan yola çıkacak olan gezi ekibi Jenin adlı bir yerde kamp yapacak, perşembe günü Nasıra'da konaklayacaktı. Turistler cumartesi günü Taberiye Gölü'nü ve Selahattin Eyyübi'nin, 1187 yılında Haçlıları yenilgiye uğrattığı savaş alanını gezeceklerdi. Kamp göl kenarında yapılacaktı ve pazar günü bölgeyi ziyarete ayrılmıştı. Daha sonra kuzeye doğru yollarına devam edecek olan turistler çarşamba günü Hermon'a ulaşacaklardı. Turistler, Nemrud'un mezarını ziyaret ettikten sonra Hz. İsa'nın Pavlus'a görüldüğü yerden geçerek üç gün konaklayacakları Şam'a ulaşacaklardır. Turistler pazartesi günü trenle Baalbek'e gidecek ve burada kamp yapacaklardı. Salı gününü burada geçirecek olan turistler, Perşembe günü ulaşacakları Beyrut'tan iki gün sonra ayrılacaklardı.<sup>744</sup>

Jacob'un gezi ekibi ise gezilerine Beyrut'tan başlamış, gemide bulunan 50 turist Şam ve Baalbek'i gezmek için ana ekipten ayrılmıştı. 60 kişilik bir başka grup ise Nasıra ve Taberiye Gölü'nü ziyaret etmek için Hayfa'da karaya çıkmıştı. Bu gruplar ana gezi ekibi ile Kudüs'te buluşacaktı. Yoluna devam eden gemi turistler tarafından oldukça korkutucu bulunan Yafa'da kıyıda bir buçuk kilometre açıktaki demirlemiş ve turistler, her biri 20 kişi alan botlar ile karaya taşınmış ve kendilerini bekleyen bir tren ile ana ziyaret yerleri olan Kudüs'e gitmiştir. Gruplara ayrılan turistler şehirdeki farklı otellerde konaklamıştır. Jacob ise Fransisken rahiplerine ait olan Casa Nova adlı yerde kalmıştır. Şehirdeki kitapçılardan rehber kitap alan Jacob'un gezi ekibi ertesi gün Beyüllhahim'i ziyaret etmiştir.

Gezi boyunca kendilerine eşlik eden rehberler gezilen yerler hakkında turistlere tarihi ve güncel bilgiler vermekteydi. Daha sonra Hz. Süleyman'ın inşa ettirdiği havuzları, Kral Mezarları'nı, Zeytin Dağı'nı, Bethany'i ve Ağlama Duvarı'nı ziyaret etmişlerdir. Harem-üş-Şerif ziyareti için ise izin ve önemli bir ücret ödenmesi gerekmiş ve görevliler turistleri sıkı bir gözetim altında tutmuştur. Ardından turistler Kutsal Kabir Kilisesi'ni gezmiştir. Pazar günü ise yağmur nedeniyle Casa Nova'da kalmak zorunda olan turistler pazartesi sabah haşlanmış yumurta, bal, ekme, kahve ve portakaldan oluşan kahvaltılarını yaptıktan sonra saat 7'de Kudüs'ten ayrılmışlardır. Denizin dalgalı olması nedeniyle gemiye biniş işlemi güçlükle tamamlanmıştır. Yolcularını aldıktan sonra Moltke, Mısır'a doğru yoluna devam etmiştir.<sup>745</sup>

<sup>744</sup> 1900 Programme of Arrangements for Cook's Tours...s. 27-33.

<sup>745</sup> Jacob, a.g.e., s. 183-260.

### 4.1.3. Diğer Yerler

Turistlerin İstanbul, Suriye ve Filistin dışında ziyaret ettikleri yerler, takip ettikleri rotalara ve hedeflere göre değişiklik göstermekteydi. Örneğin, 1904 yılında İstanbul gezilerini tamamlayan turistler, dönüş yolları üzerinde bulunan Edirne'yi ziyaret etmiştir.<sup>746</sup> Turistlerin Hereke'deki dokuma fabrikasını ve Babil döneminde kalan tarihi eserleri ziyaret ettiklerine dair kanıtlar da bulunmaktadır. 1906 yılının Ağustos ayında bir Alman kafilesi, Hereke'yi ziyaret etmiş, fabrikadan eşya satın almış ve gezilerini sorunsuz tamamlayarak İstanbul'a trenle geri dönmüşlerdir.<sup>747</sup> *İkdam* gazetesinin 22 Mart 1906 tarihli haberine göre de İstanbul'a gelen 380 Alman turistten bazıları, demiryolunu kullanarak Eskişehir'i ziyaret etmişlerdir. Gezide kendilerine Anadolu Demiryolları müdür Hügnen de eşlik etmiştir.<sup>748</sup> 1902 yılında ise bir Doğu gezisi kapsamında 173 turist 12 Nisan 1902 günü Trabzon'u ziyaret etmiş ve şehrin önemli yerlerini gezmişlerdir.<sup>749</sup> Yine Mersin'deki tarihi eserleri gezen turistlere dair örneklerin varlığı da, turistlerin Osmanlı topraklarına ziyaret ettikleri yerlerin sadece Suriye, Filistin ve İstanbul gibi ana güzergahlar ile sınırlandırılmayacağını göstermektedir.<sup>750</sup>

Turistlerin diğer yerlere kıyasla daha fazla ziyaret ettikleri bölgeler ise Truva, Efes ve Bursa'ydı. Turistler bu bölgelere özel olarak gelebilecekleri gibi gezilerinin bir parçası olarak da ziyaret etmekteydiler. Demiryolu ağı Efesi ve Bursa'ya ziyaret etmeyi oldukça kolaylaştırmıştır. 1892 yılında açılan demiryolunu kullanan turistler bir saat on beş dakikada Bursa'ya ulaşabilmekteydiler.<sup>751</sup> 1891 sonbaharında Doğu turuna çıkan turistler, Mudanya üzerinden Bursa'ya gelmişler ve şehri gezmekteydiler.<sup>752</sup> Bursa, Osmanlı Devleti'nin başkenti olması nedeniyle camiler, türbeler başta olmak üzere önemli tarihi eserlere sahipti. Bunun yanı sıra doğal güzelliği ve Olympos Dağı (Uludağ) nedeniyle de ziyaretçi çekmekteydi. Bölgedeki kaplıcalar da gezi rehberlerinde üzerinde durulan konular arasındaydı. Uludağ'a altı saatte tırmanmak mümkündü ancak rehber ve koruma gerekliydi.<sup>753</sup> Uludağ tırmanışları kimi zaman kötü sonla bitmekteydi. 1889 yılında, İngiliz Elçiliği'nden Arthur Hardinge ile birlikte Malcolm Macmillan, tırmanışa geçtikten sonra hizmetkârları ve atları geride bırakarak yalnız başlarına yola devam etmişler ve bir noktada Macmillan, Hardinge'den geri kalmıştır. Tırmanışı tamamlayan Hardinge, geri döndüğünde Macmillan'ı bulamamış ve hizmetkârlar da onu görmemişti. Yapılan araştırmalar sonucunda kendisine ulaşamamıştır.<sup>754</sup> İstanbul'daki İngiliz Elçiliği'nden Bursa'ya giden bir tercümanın

<sup>746</sup> BOA, DH.MKT, 898, 85 ( 2 Şaban 1322/12 Ekim 1904).

<sup>747</sup> Demirel, a.g.e., s. 425

<sup>748</sup> "Alman Seyyâhîni", *İkdam*, 22 Mart 1906, s. 3.

<sup>749</sup> BOA, DH.MKT, 428, 29 (4 Muharrem 1320/13 Nisan 1902).

<sup>750</sup> BOA, Y.MTV, 259, 39 (7 Safer 1322/ 23 Nisan 1904).

<sup>751</sup> *Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa, and the Troad*, John Murray, Londra, 1899, s. 120.

<sup>752</sup> "English Tourists in a Turkish Bazaar", *The Illustrated London News*, 3 Kasım 1891, s. 12; BOA, Y, PRK, ZB, 36, 92 (20 Safer 1324/15 Nisan 1906); BOA, DH.EUM.THR, 7, 43 (23 Ramazan 1327/8 Ekim 1909).

<sup>753</sup> *Handbook for Travellers in Constantinople...*, s. 127.

<sup>754</sup> "The Missing Englishman", *Daily News*, 18 Temmuz 1889.

Macmillan'ı canlı bunlara 500 lira, ölü bulanlara ise 50 lira ödül verileceğini tellal marifetiyle ilan ettiği Bursa'dan Yıldız Sarayı'na bildirilmiştir. Aynı belgede, bölgedeki Arnavut çobanların sorgulanacağı ve araştırmanın buna göre yapılacağı belirtilmekteydi.<sup>755</sup>

Turistler Bursa'nın yanı sıra Truva'yı ve Efes'i de ziyaret etmekteydi. Ancak anlaşıldığına göre Thomas Cook and Son seyahat acentesi ve cruise gezilerine katılan turistler Truva ve Bursa'yı ziyaret etmemekteydiler. Thomas Cook and Son, gerekli talep olması halinde Efes'i güzergaha dahil etmekteydi. Truva'nın sürekli bir çekim yeri olmasının en önemli göstergesi ise bölgeye sivil kullanıma mahsus bir iskelenin inşa edilme talebiydi. Bu talebe yol açan Truva Savaşı'nın yaşandığı yeri ziyaret etmek isteyen turistlerin sürekli varlıklarıydı.<sup>756</sup>

Efes'e ulaşım ise demiryolu bağlantısının sağlanması ile oldukça kolaylaşmıştır. 1877 yılında John Turtle Wood'un belirttiğine göre bölgeye rehberlerle birlikte turistler gelmekteydi.<sup>757</sup> Cruise gezilerine katılan yüzlerce turist için Efes önemli bir gezi alanıydı ve seyahatnameler ve gazete haberleri cruise gemilerinin İzmir Limanı'na demirlediğini gösteren bilgilerle doludur.<sup>758</sup> Tespit edilen sınırlı sayıda örnekten bir tanesi 1901 yılına aittir. İzmir'den İstanbul'a gönderilen bir belgede Victoria adlı gemi ile seyahat eden 62 turistin Efes'i ve diğer tarihi yerleri ziyaret ettikten sonra şehirden ayrıldıkları yazmaktaydı.<sup>759</sup>

Bir yıl sonra Doğu gezisine çıkan Celtic ise İstanbul gezisinin ardından İzmir'e demirlemiştir. Turistler kendilerini bekleyen özel bir tren ile Efes Antik Kenti'nin bulunduğu bölgeye gitmişlerdir. Bölgede Yedi Uyuyanlar olarak bilenen efsanevi kişilerin uyudukları yer de bulunmaktaydı. Yüzlerce turist, Efes'i yerel rehberler eşliğinde gezmiştir. Çevredeki çocuklar da turistlerin yarattığı hareketliliği takip etmek üzere kabileye gezi esnasında eşlik etmiştir. Tarihi kalıntıları özellikle de Kraliçe Artemis adına inşa edilen Artemis Tapınağı'nın (M.Ö. 550) kalıntıları turistlerin ilgisini çekmekteydi. Ancak bu dönemde Efes'in turistik ziyaretler için hazırlanmamış olması ve kalıntıların bir kısmının tarihe yenik düştükleri gibi bırakılmaları, turistlerin gözünde Efes'i tahribat ve yıkıntılar ile çağrıştırmaktaydı. Bir gün içerisinde İzmir gezilerini tamamlayan turistler, kendilerini limanda bekleyen gemiye çıkarak şehirden ayrılmışlardır. Turistler için

<sup>755</sup> BOA, İ. DH, 1144, 89253 ( 23 Zilkade 1306/21 Temmuz 1889).

<sup>756</sup> BOA, BEO, 1709, 12812 (12 Rebiülahir 1319/29 Temmuz 1901); BOA, Y.PRK, ASK, 177, 70 (25 Şaban 1319/7 Aralık 1901).

<sup>757</sup> Shaw, a.g.e., s. 184.

<sup>758</sup> "İzmir'de Seyyâhîn", **İkdam**, 11 Mart 1906, s. 2

<sup>759</sup> BOA, Y.PRK, ASK, 169, 63, (25 Muharrem 1319/ 14 Mayıs 1901).



genellikle şehrin Müslüman kimliğinin önemli olmadığı söylenebilir. İzmir’i turistik bir yer haline getiren tarihi geçmişinin en açık göstergesi olan Efes’dir.<sup>760</sup>

#### 4.2. Seyyâhîne Tercümanlık Edenler

Dönemin tüm kaynaklarının ittifak halinde birleştiği az sayıda konudan bir tanesi de turistlerin gezileri esnasında yardımlarına başvurdukları tercümanlar hakkındaki olumsuz fikirlere. Seyahatnameler, arşiv belgeleri ve gezi rehberlerinde tercümanlar için cahil, dolandırıcı ve küstah gibi sıfatlar kullanıldığı rahatlıkla görülebilir. *Servet-i Fünûn* dergisi dönemin kaynaklarında ve daha sonra da büyük bir şikâyet konusu olan tercümanlara ve Osmanlı başkentini gezmek isteyen kişilere yönelik düzenlemelerin yapılmamasını satırlarına taşımaktaydı.<sup>761</sup> Dergiye göre, Rus seyyah Bernof, yabancıların şehri gezmesini kolaylaştıracak planların bulunmaması ve yabancıları “ellerinde birer sermaye-i istifâde ittihaz” eden bilgisiz otel tercümanlarından şikâyet etmiştir. Dergi de aynı görüşü paylaşmaktaydı. Derginin belirttiğine göre tercümanların bir düzenleme ile denetim altına alınması birçok kez gazetelerde dile getirilmiş ve bir takım girişimler yapılmışsa da bir sonuç alınamamıştır:

İstanbul’a hergün gelen yüzlerce ecnebi züvvârî nereden çıktıkları belirsiz olan ve tercüman namı altında gezen bir takım cühelânın iğfâlâtından kurtulamıyor. Züvvâr-ı ecnebiye memleketimiz hakkında şu gürûhun verdiği mâlûmat-ı bâtila ile fenâ fenâ fikirler hâsıl eyleyerek vatanlarına avdet eyliyorlar.<sup>762</sup>

Ancak bu kaynakların birleştiği diğer bir noktası ise tercümanların gerekli olduğuydu.<sup>763</sup> Yabancı kaynaklarda genellikle “dragoman” olarak ifade edilen bu kişilere, Fransızca “valets-de-place”, İtalyanca “ciceroni” denilmekteydi.<sup>764</sup> Ancak en fazla tercih edilen sözcük “dragoman”dı. Dragoman sözcüğü ise kendisi de uzun yıllar Osmanlı Devleti’ndeki İngiliz diplomatik misyonlarında “dragomanlık” yapmış olan Andrew Ryan’ın ifade ettiği gibi Arapça “tercüman” sözcüğünün Batı dillerine geçmiş halidir.<sup>765</sup> Ancak geziler söz konusu olduğunda dragoman, sadece çeviri işini üstlenen bir kişi değildir. Kaynaklarda, bu kişiler için rehber ve tercüman sözcükleri kimi zaman birlikte kimi zamanda birbirinin yerine kullanılmakla beraber ifade edilmek istenen şey aynıdır: dil bilen ve turistlere gezi hizmeti sunabilecek donanıma sahip bir rehber. Çünkü bir

<sup>760</sup> McCready ve Tyndall, a.g.e., s. 83-88.

<sup>761</sup> I. Dünya Savaşı yıllarında böyle bir program önerisi için bkz. Yüksel, “Zamansız Bir Teşebbüs: I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nda Turizmi Geliştirme Gayretleri” **Osmanlılar II Doğu Batı**, Ankara, 2010, s. 201-226.

<sup>762</sup> “Rus Seyyahı Mösyo Bernof ve İdarehanemizi Ziyareti”, **Servet-i Fünûn**, 3 Temmuz 1896, ,s .

<sup>763</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 32-33; Müller, a.g.e., s. 19; Amicis, a.g.e., s. 95; Loti, a.g.e. s. 33; Parquet, a.g.e., s. 16-1; **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XX; BOA, Y. MTV, 78, 134 (14 Şevval 1310/1 Mayıs 1893).

<sup>764</sup> **A Handbook for Travellers in Turkey**, John Murray, Londra, 1854, s. 55; Aytuğ Arslan ve Hasan Ali Polat, “Guidance Services and Legal Regulations Aimed at Interpreters and Guides in the 19th century Ottoman Empire”, **Tourism Management Perspectives**, 2016, 19, s. 41.

<sup>765</sup> Ryan, a.g.e., s. 15; Coufopoulos’a göre ise sözcük zamanla diplomatik misyonlara hizmet eden kişilerin yanı sıra tercüman olarak da hizmet eden otel rehberleri için kullanılmaya başlanmıştır. Bkz. Coufopoulos, a.g.e., s. 32-33; Baedeker rehberi de dragomanı Arapça “terjuman”ın karşılığı olarak vermektedir. Bkz. **Baedeker’s Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XX; Sezai Balcı’nın belirttiğine göre ise sözcüğün kökeni Aramicidir. Buradan Arapçaya geçen sözcük Batı dillerine de büyük oranda korunarak geçmiştir. Bkz. Sezai Balcı, **Osmanlı Devleti’nde Tercümanlık ve Bab-ı Ali Tercüme Odası**, Yayınlanmış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, s. 6.

dragomanın dil bilmesinin yanı sıra geziyi örgütleyebilecek yeteneğe, hizmet ettiği kişilerin ihtiyaçlarına cevap vermek için de yeterli tarihsel ve güncel donanıma sahip olması gerekliydi.

Rachel Mairs ve Maya Muratov, XIX. ve XX. yüzyılda Osmanlı topraklarında bulunan arkeologlar, turistler ve tercümanlar hakkında yaptıkları araştırmada tercümanların kendileri adına konuşmadıklarını ifade etmektedirler. Tercümanlara dair bilgilerin, kendileri tarafından kaleme alınan detaylı anlatımlar bulunmaması nedeniyle, büyük oranda müşterilerinin notları aracılığı ile elde edilebilmesi, tercümanlar hakkında ancak dolaylı bir anlatıma imkân tanımaktadır. Mairs ve Muratov tercümanların neyi tercüme edip neleri etmediklerinin de önemli olduğunu ve çoğu çalışmada da bu durumun göz ardı edildiğini dile getirirler.<sup>766</sup> Aşağıda görüleceği üzere bu durumu İstanbul özelinde destekleyecek kanıtlar vardır.

Turistlerin gezilerini tercümanlar aracılığı ile gerçekleştirmelerinin temel nedeni hem yerel dilleri bilmemeleri hem de gereken ziyaret ve seyahat işlemlerinin, yüzlerce kez aynı işlemi yapmış olan tercümanlar tarafından kolaylıkla tamamlanmasıydı. Bugün için de geçerli olduğu üzere, özellikle Batılıların Müslüman bir coğrafyada yapacakları gezilerde, tarihi eserlere ve ülkeye dair bilgi almak için tercümanlara ya da kendilerine eşlik edecek bir kişiye ihtiyaçları vardı. Örneğin İbanez, Osmanlılar İstanbul'u fethettiğinde Ayasofya'da ayin yapmakta olan papazın, Osmanlı askerleri kiliseye girdiğinde bir kapıdan içeri girerek kaybolduğu ve Ayasofya kiliseye dönüştüğünde geri gelerek yarım kalan ayini tamamlayacağı bilgisini okurlarına aktarırken "bunu rehberim Stelyo'dan öğrendim" demektedir.<sup>767</sup> Bu ihtiyaç kendisini en fazla Suriye ve Filistin'de hissettirmektedir. Çünkü her iki bölgede, şehirlerin ve kasabaların dışında yapılacak gezilerde, kırsal alanda seyahat edecek ve çadırda konaklayacak turistler için hizmetkâr, at, kamp malzemeleri ve silahlı korumanın temin edilmesi için geziyi organize edecek bir tercüman gerekliydi. Turistler bu bölgelerde sadece doğal şartlarla mücadele etmemekteydi; daha önce görüldüğü üzere yerel grupların saldırısına da uğramaktaydı.<sup>768</sup> Dolayısıyla, tüm bunlar dikkate alındığında turistlerin bu sorunların üstesinden tek başlarına gelmeleri, özellikle demiryolu ağının ve otel hizmetinin gelişmediği dönem ve yerlerde çoğu kez mümkün gözükmemektedir.

Rehber kullanmadan da gezmek mümkündü. Nitekim Allen ve Sachtleben, rehber ve tercüman kullanmadıklarını ifade etmektedirler. Ancak, her ikisine, Anadolu'da buldukları süre zarfında birçok yerde kolluk görevlileri eşlik etmiştir.<sup>769</sup> Bu tür geziler oldukça sınırlıydı. Bu nedenle Osmanlı topraklarında kısa zaman geçiren ve derinlemesine inceleme amaçları bulunmayan turistler için en kullanışlı yol bir tercüman eşliğinde gezilerini gerçekleştirmektir.

<sup>766</sup> Mairs ve Muratov, a.g.e., s. 1-4.

<sup>767</sup> İbanez, a.g.e., s. 94.

<sup>768</sup> BOA, HR. TO, 265, 71 (28 Şevval 1310/15 Mayıs 1893)

<sup>769</sup> Allen ve Sachtleben, a.g.e., s. 6-8, 10, 48, 49, 53.

Kaynaklar her zaman tercümanların cinsiyetlerine, milliyetlerine ve isimlerine dair detaylı bilgiler vermemekle beraber, tercümanların büyük bir çoğunluğu Gayr-i Müslim'di ve neredeyse hepsi erkekti.<sup>770</sup> En azından kadın tercümanlara dair bir bilgi bulunamamıştır. Tercümanlar birden fazla dil bilmekteydi ve gemi güvertelerinde, tren istasyonlarında, otellerde ya da sokaklarda turistleri bekleyerek müşteri kazanmaya çalışmaktaydılar.<sup>771</sup> Acentelerle seyahat eden ya da acenteden bir tercüman kiralamak isteyen kişiler ise acentelerin şubelerinden tercüman temin edebilirdi. Gezi rehberlerinde önemli tercümanların ve buldukları şehirlerin isimleri de mevcuttu. Turistlerin ziyaret ettikleri önemli şehirlerde tercüman bulunmaktaydı. 1894 yılında, Kudüs'te bulunan tercümanlardan bazılarının isimleri ve bildikleri diller şöyledir:

Charles Williams, Almanca, İngilizce konuşur, Yafa Kapısı'nın hemen dışında; David Jamal and Demetrius Domian, bağımsız turist acentesi ve konduktörleri, Yafa Kapısı dışında; Rolla Floyd, Gaze and Son'un temsilcisi ve E.M. Jenkins, New York, Yafa Kapısı dışında; Maroum Freses, Fransız Kervan konduktörü, Fransızca, İngilizce ve İtalyanca konuşur; Jakob Riske, İngilizce, Fransızca, Almanca ve Rusça konuşur; Dimitri Banath, İngilizce ve Almanca konuşur; Hanna Auwad ve oğlu, İngilizce, Fransızca ve İtalyanca konuşur; Isa Kuprusli, İngilizce, Fransızca ve İtalyanca konuşur; Rafael Lorenzo, Fransızca ve İtalyanca konuşur; Franzis Morkos, Fransızca ve İtalyanca; Joseph Karam, Fransızca ve İtalyanca konuşur; İsa ve Gabriel Habesh, İngilizce ve Fransızca konuşur.<sup>772</sup>

Kendisi de bir tercüman olan Coufopoulos'a göre rehberlerin çoğu bilgisiz ve dil bilgileri sınırlı olsa da, dil bilmeyen yabancılar için gerekiydi.<sup>773</sup> 1895 yılında İstanbul'da günlük rehber ücreti 10 franktı ve rehberler camiler ya da diğer yerlere girerken ücret ödemiordu. Coufopoulos, okurlarını kendilerini dolandırmaları olası olan sokakta gördükleri rehberlere karşı dikkatli olmaları ve konakladıkları otellerden ya da Thomas Cook and Son seyahat acentesinden rehber temin etmeleri konusunda da uyarmaktaydı. Coufopoulos da, Vincent Gnallo adlı bir kişi ile beraber tercümanlık hizmeti vermekteydi.<sup>774</sup>

Baedeker rehberleri ise turistlere, dragomanlar ile seyahat programı ve dragomanın sunacağı tüm hizmetlerin kayıt altına alındığı bir kontrat yapmasını önermektedir. Rehberin bir örneğini verdiği sözleşmede, madde madde tercümanın yerine getirmek zorunda olduğu yükümlülükler kayıt altına alınmaktaydı: gezi güzergâhı, seyahat malzemeleri, aşçılar, hizmetçiler vb. Sözleşme, her iki taraf tarafından imzalanmalı ve resmi bir hüviyet kazanması için konsoloshanede tasdik edilmeliydi. Bu işlem, yaşanabilecek olumsuzlara karşı hukuki bir önlemdi.<sup>775</sup>

<sup>770</sup> Engin, **Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid**, İstanbul, Yeditepe, 2017, s. 188; Kudüs seyyah tercümanların Selim Saif Efendi'ye Portekiz Devleti tarafından bir nişan verilmesine ilişkin belgeden anlaşıldığına göre Müslümanlar arasında da bu işle meşgul olanlar bulunmaktaydı. Bkz. BOA, DH. MKT, 1138, 12 (20 Zilkaade 1324/5 Ocak 1907); Gorman'a Filistin'de eşlik eden Selim adlı rehber de büyük ihtimalle Müslümandı. Bkz. Gorman, a.g.e., s. 211.

<sup>771</sup> BOA, İ.MMS, 116, 4994 (29 Zilkaade 1307/17 Temmuz 1890).

<sup>772</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. 20.

<sup>773</sup> Benzer yorumlar için bkz. Crawford, a.g.e., s. 33; Müller, a.g.e., s. 96.

<sup>774</sup> Coufopoulos, a.g.e., s. 32-33; Benzer bir değerlendirmeyi Müller yapmaktadır "size yardımcı olmak istediklerini söyleyen hırsızlar, kapkaççılar ve rehberler konusunda dikkatli olmak lazım". Bkz. Müller, a.g.e., s. 19; Amicis, a.g.e., s. 95; Loti, a.g.e. s. 33; Parquet, a.g.e., s. 16-19.

<sup>775</sup> 1876 rehberine göre bu kontratların matbu hali Kudüs'teki Amerikan konsolosluğundan tedarik edilebilirdi. Bkz. **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 15; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. XX- XIII; Kark, a.g.e., s. 238.

Knut Hamsun'un, İstanbul'daki gezisi sırasında kendilerine hizmet eden tercümanına dair anlattıkları bu kişilerin dair, Mairs ve Muratov'un belirttiği gibi dolaylı da olsa, bir fikir vermektedir:

Sokakta aniden otelci karşımıza çıkıyor. Bize rehberlik etmek arzusunda. Otelde yokluğumuzu fark edince, hizmetinden mahrum kalmayalım diye, her ne pahasına olursa olsun şehirde bizi aramaya karar vermiş. Rehberimiz bir Rum. Çeşitli milletlerden müşterilerle çalışmış, ihtisası Yankee'ler üzerine. Amerika'ya da gitmiş. Çok mağrur, daha Romalılar barbarlık dönemindeyken, milletin büyük bir medeniyet yaratmış olduğunu biliyor. Türkler yabancılara rehberlik yapmıyorlar. Yabancı rehberleri ya Rum, ya Ermeni, ya da Yahudiler. Türk, şehri çevreleyen üç denizde kürek çeken sandalcı, hamal, amele olabilir ama turistlere hizmet etmez. Rehberimize ne kadar kızsak, ne kadar surat da assak, kendimizi elinden kurtaramıyoruz bir türlü. Vazifesi bize refakat etmiş. Bu konuşmadan anlıyoruz ki, o hizmet etse de etmese de sonunda bize bir fatura çıkaracak. Hemen başlıyor: Ladies and gentlemen! Halbuki biz bir bey ve bir hamınız ya neyse...Şurası Pera, burası Galata, Stambul, karşısı Üsküdar. Lafını kesiyor ve daha fazla bir şey öğrenmek istemediğimizi söylüyoruz. Bizim kadar alakasız Konstantinopel seyyahına daha önce hiç tesadüf etmemiş olmalı. Buna rağmen dışarı çıktığımızda karşı tarafı gösterip: Ayasofya Cami'ne!<sup>776</sup>

Tercümanların müşterilerine verdikleri bilgilerin kendi kimliklerini yansıttıkları da görülmektedir. Edmond de Amicis, Ayasofya Cami hakkında “iki dinin, iki tarihin, iki milletin açıklamaları ve efsaneleri içinde çatışmalarını dinlemek ümidiyle yaşlı bir Türk kavasla yaşlı bir Rum tercümanı bilhassa seçmişti”. Rum tercüman binaya, Hristiyan geçmişinden hareketle yaklaşırken, İtalyan Konsolosluğu'nda görevli Türk kavas, Müslüman olması nedeniyle aynı yeri 1453 tarihinde kazandığı yeni hüviyetiyle tanımlamaktaydı.<sup>777</sup> Benzer bir örneği Crawford da vermektedir. Crawford'a göre, kendisinin yaptığı gibi, Topkapı Sarayı'nı bir Rum tercüman ile ziyaret eden bir kişi, rehberinden kendi kimliğini açığa vuran bilgiler alabilirdi:

Anlattığı hikâyeye kendisi de gerçekten inanıyormuş görünerek, size eski sultanların zengin Rumlara işkence yaparak gizli hâzinelerinin yerini öğrenip ardından parçalanmış cesetlerini aynı kapıdan denize attıklarını anlatır. Ancak sultanların Hristiyanlara verdiği beratlarla tanıdığı haklar bu hikâyeyi hiçbir şekilde doğrulamadığı gibi, tarihte Hristiyanların kendi anlattıkları da bu hikâyeleri desteklemiyor.<sup>778</sup>

Sıklıkla şikâyet konusu olan tercümanları denetim altına almak amacıyla Osmanlı Devleti, bu soruna bir çözüm bulmak üzere 10 Kasım 1890 tarihinde “Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname” adında bir düzenlemeyi uygulamaya koymuştur. Altı maddeden oluşan nizâmmenin yürütülmesinden Dâhiliye Nezâreti sorumluydu. Düzenleme ile tercümanlık belirli kurallara bağlanmıştır. Osmanlı Devleti'ne gelen kişilere tercümanlık yapmak isteyenler, tercüman olarak çalışma iznine sahip olduklarını gösteren bir “şehâdetname”ye sahip olmak zorundaydı. Bu kişiler cinayet ya da hafif suçlardan ceza almamış ve “el-i ırz ve nâmus” olduklarına dair bir ilmühaber alarak bağlı buldukları belediyelere başvuracaklardı. “El-i ırz ve nâmus” ifadesi kişinin namuslu, doğru düzgün bir kişi olduğunu ifade etmekteydi.<sup>779</sup> Bu belgelerin belediyeler tarafından incelenip

<sup>776</sup> Hamsun, a.g.e., s. 30-31.

<sup>777</sup> Amicis, a.g.e., s. 162.

<sup>778</sup> Crawford, a.g.e., s. 27.

<sup>779</sup> Develioğlu, a.g.e., s.396, 805.

onaylanmasından sonra, başvuruda bulunan kişiler, Şehremâneti'nde Türkçenin yanı sıra bir başka dilden sınava gireceklerdi. Dil bilgilerinin yeterli olduğuna kanaat getirilen kişilere, tercümanlık yapabilmeleri için ruhsat verilecekti.<sup>780</sup> İstanbul dışında bulunan kişiler için ise başvuru noktaları bölgelerindeki belediyelerdi. Tercümanlık yapmak için resmi belgeye sahip kişiler, hizmet ettikleri kişileri zarara uğratmaları halinde çalışma izinleri iptal edilecek ve kendilerine fiilleri oranında ceza verilecekti.<sup>781</sup> Cezanın içeriğine yönelik herhangi bir detay bulunmamakla beraber söz konusu olan büyük olasılıkla maddi cezaydı. Aynı nizâmname 11 Mart 1895 tarihinde tekrar yayınlanmıştır.<sup>782</sup> 1907 tarihli "Polis Nizâmnamesi"nde de polisin görev tanımları arasında, gerekli çalışma iznine sahip olmayan tercümanların engellenmesi vardı.<sup>783</sup> 1909 yılında ise yeni bir nizâmname yayınlanmıştır. Ancak, Arslan ve Polat'ın belirttiğine göre, önceki düzenlemelerden daha kapsamlı olan bu nizâmnamenin tatbik edilip edilmediği belli değildir.<sup>784</sup>

Wendy M.K. Shaw'ın belirttiğine göre 1905 yılında, rehberlik yapmak isteyenlere yeni kurallar getirilmiştir. Turistlere tarihi yerleri gezdirmek isteyen rehberler, devlete yıllık 200 kuruş ödeme yapmak zorundaydı ve müşterilerinin tarihi eserlere vereceği zarardan kişisel olarak sorumlu tutulacaklardı. Rehberler, ilgili mekân hakkında yeterli tarihi bilgiye sahip olup olmadıklarını belirleyen bir sınava girmek zorundaydı. Bu sınavı geçmeleri halinde kendilerine çalışma izni verilecekti.<sup>785</sup> Benzer bir uygulama Kudüs'te 1892 yılında kurulan İngiltere Filistin Araştırmaları Derneği'nin Kudüs şubesi tarafından da yapılmaktaydı. Dernek turistlere, bölge hakkında yaptığı araştırmalardan elde edilen verileri içeren yayınlar satmakta ve bölge hakkında seminerler vermekteydi. Daha sonra kendisine bağlı turist rehberlerine eğitim vermeye başlamış ve aynı uygulama Kudüs geneline yayılmıştır. Belediyenin de onayıyla, turist rehberlerine Kudüs tarihi sınavından geçme zorunluluğu getirilmiştir. 1895 yılında böyle bir uygulamanın belediye tarafından kabul edilmesi, yürürlükte olan nizâmname ile de uyumluydu. Silberman, nizâmnameye dair bilgi vermese de, devletin belirlemiş olduğu kuralların tatbik edilmesi için derneğin desteği kullanışlı bir araç olmuş olabilir.<sup>786</sup>

1890 ve 1895 tarihli nizânnamelerde böyle bir düzenlemeye neden ihtiyaç duyulduğuna dair bir arka plan sunulmaması ve araştırmanın nizânnameler ile sınırlı tutulması, Osmanlı devlet adamlarının tek amacının tercümanlar tarafından zarara uğratılan ziyaretçileri korumak olduğu düşüncesine yol açabilir. Böyle bir düzenlemeye kuşkusuz tercümanların yol açtığı sorunlar ve hizmet ettikleri kişileri uğrattıkları zararlar yol açmıştır. Örneğin, esnafla işbirliği yapan tercümanlara dair bir belgede bu açıkça görülebilir. Ramazan ayında İstanbul'da bulunan 10

<sup>780</sup> Sertifika örneği için bkz. Ek. 10,11.

<sup>781</sup> "Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname", **Düstur** 1. Tertip, Cilt 6, s. 784- 785.

<sup>782</sup> "Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname", **Düstur** 1. Tertip, Cilt M. 188-189.

<sup>783</sup> "Polis Nizâmnamesi...", s. 678.

<sup>784</sup> Arslan ve Polat, a.g.e., s. 43-44.

<sup>785</sup> Shaw, a.g.e., s. 185.

<sup>786</sup> Silberman, a.g.e., s. 159.

Amerikalı, Sultanahmet'teki ünlü Arif Efendi'nin Kıraathanesi'nde Karagöz oyununu izlemiş ve kendilerinden giriş ücreti olarak kişi başı 10 frank istenmiştir. Bu kişilerden bazılarının talep edilen parayı vermemesi üzerine tartışma yaşanmıştır.<sup>787</sup>

Her ne kadar 1906 yılında yayınlanmış olsa da, *Servet-i Fünûn* dergisinde “Seyyâh Tercümanları ve Antikacılar” başlıklı yazı önceki on yıllar için de kullanılabilir. İsmi belirtilmeyen bir kişinin tanıklığından hareket eden dergi; antikacılar ile tercümanların işbirliği yaparak yabancıları zarar uğrattığını belirtmektedir. Yazıya göre bir arkadaşı ile birlikte çarşıdan geçen isimsiz bir kişi, bir antika dükkânını inceleyen birkaç yabancı ile tercümanlarını görmüştür. Dükkân sahibi ile tercüman arasında meydana gelen “ani bir mübadele-i nazar”ın ardından tercüman ve turistler dükkâna yönelmişlerdir. Yazıya göre turistler dükkâna girerken, dükkân sahibi ve tercüman arasında, paylaşacakları kârın miktarını kararlaştırdıkları “kulaktan kulağa bir iki kelime fısıldandı.”. Tercümanların ve antikacıların iş birliği yaparak tursitleri maddi olarak zarar uğratmalarının yanında daha da önemlisi Osmanlı Devleti hakkında verdikleri yanlış bilgilerdi ve bu bilgiler yabancıların Osmanlılar hakkındaki düşüncelerini olumsuz yönde etkilemekteydi:

Bin ucube bin hurafe ile zavallı seyyahın bütün malumatını hercü mercü ederler. Yalnız bu kadarla da kalmazlar. Çarşuda her tercümanın bir müşterisi bir şeriki var. Şehrin bil külliye yabancıları olan müşterilerini bunların dükkânlarına sokarlar. Her nevi eşyanın fiyatından hatta meskûkâtımızın cins ve kıymetinden bile bihaber bulunan yabancıyı mükemmel aldatırlar. Bu gibi rehberlerin bir büyük zararları daha vardır ki oda lisana ve adat-ı mahalliyemizden külliye bihaber bulunan seyyahine memleketinin tarihi ve ahval ve adatı hakkında pek yanlış pek yalan şeyler söylemeleridir. Bunların bu gibi hareket-i gayr-i layıkaya cüretleri memleketimizi maddî ve manevî birçok zararlara sokuyor.<sup>788</sup>

Ancak tercümanlar ile ilgili yazışmalar sorunun sadece yabancıların zarara uğraması olmadığını göstermektedir. Tercümanlara yönelik düzenlemeler hakkında 1 Mayıs 1893 günü Beyoğlu Mutasarrıflığı'ndan Mabeyn-i Hümayûn'a gönderilen bir belge, sorunun başka bir boyutuna işaret etmektedir. Beyoğlu Mutasarrıfı, Avrupa'da yayınlanan gazete ve seyahatnamelerde Osmanlı Devleti aleyhindeki yazıların Beyoğlu'ndaki bazı otel tercümanlarının “hilâf-ı vâkıa” ifadelerinden kaynaklandığı belirtmektedir. Bu tercümanlar İstanbul'un Yahudi, Rum ve Ermeni nüfusundandı. İstanbul'a gelen kişilerin Türkçe bilgileri olmadığı için, kimliği belirsiz olan bu tercümanlar ile gezmekteydiler ve tercümanlar kendilerine “yalan yanlış ve eskerisi din ve devlet aleyhinde bir takım cevablar vermekte”ydi. Bu kişilerin ülkelerine dönüklerinde yazdıkları eserlere de tercümanlardan aldıkları bilgiler etki etmekte ve bu yanlış ifadeler daha geniş bir kitleye ulaşmaktaydı. Böylece Osmanlı Devleti'nin, çoğunlukla Avrupa kamuoyunda yerleşen olumsuz algısı daha da

<sup>787</sup> Alus, **İstanbul Kazan Ben Keççe**, (Haz. Necdet Sakaoğlu), İletişim Yayınları, 1995, s. 101; BOA, ŞD, 255, 44 (11 Şevval 1307/31 Mayıs 1890); BOA, İ. DH, 1180, 92259 (6 Şevval 130/ 26 Mayıs 1890).

<sup>788</sup> “Seyyâh Tercümanları ve Antikacılar”, **Servet-i Fünûn**, 8 Kasım 1906; s. 67- Çelik, a.g.e., s. 91; Vahdettin Engin'in ifade ettiğine göre, bizzat tercümanlar da bu durumdan rahatsızdı. Gazamir, Kostin, Vladim ve Nikolaki adındaki dört rehber, kendileriyle aynı işi yapan kişilerin olumsuz davranışları hakkında Osmanlı makamlarına dilekçe vermiştir. Bkz. Engin, a.g.e., s. 188-189.

güçlenmekteydi.<sup>789</sup> Mutasarrıflık tercümanlık yapmak için belediye tarafından verilmiş belgeye sahip olan kişilerin istihdam edilebileceğini Beyoğlu'ndaki otellere bildirdiğini Yıldız Sarayı'na iletmiştir.<sup>790</sup>

Bu yaklaşımın doğal sonucu, Osmanlılar aleyhindeki kötü algının önüne geçilmesinin yöntemlerinden birinin tercümanların denetlenmesi ve devletin onayından geçtikten sonra tercümanlık yapabilmeleri idi. Tercümanlık yapmak isteyen kişilerin “ehl-i ırz ve nâmus” olmalarının talep edilmesi de bu mesleğin, devlet açısından sorunlu görülmeyle sınırlandırılmasını hedeflemekteydi. Böylece Avrupalılar Osmanlı Devleti hakkında “doğru bilgiye” sahip olacaklardı. Bu belge aynı zamanda 1890 tarihli nizâmnamenin tam olarak uygulanamadığını da göstermektedir. Nitekim Yıldız Sarayı'ndan konuya ilişkin yazılan belgede buna dikkat çekilmiştir.<sup>791</sup>

Tercümanların denetlenmesine ilişkin yazışmaların devam etmesi nizâmnamelerin tatbikinde eksikliklerin olduğunu göstermektedir.<sup>792</sup> Örneğin 1909 yılında, “Tercüman ve Kılavuzlar Cemiyeti-i İttihâdiyyesi” tarafından tercümanlara yönelik nizâmnamenin uygulanmasını talep eden bir dilekçe verilmiştir.<sup>793</sup> Bununla beraber hem 1907 tarihli “Polis Nizâmnamesi”nde, resmi belgeye sahip olmayan tercümanların engellenmesine ilişkin bir maddenin bulunması ve arşiv kayıtları, devletin tercümanlara yönelik tutumunun aksaklıklar olsa da, aynı olduğuna işaret etmektedir.

Osmanlı arşivinde belge almadan tercümanlık yapan kişilerin tespit edildiği ve belgelerine el konulduğunu gösteren örnekler bulunmaktadır. 1895'te Adliye ve Mezâhib Nezâreti'den Şura-yı Devlet'e gönderilen bir yazıya göre ruhsatsız tercümanlık yapan bir kişi hakkında tahkikat yapılmaktaydı.<sup>794</sup> 1909 yılında ise Yanko ve Nikola adlı iki tercüman, hademelerin, müşterileri ile kendilerini Ayasofya Cami'ne almamaları üzerine Evkâf Nezâreti'ne bir dilekçe vererek, bu durumu şikâyet etmişlerdir. Nezâret'in yaptığı incelemeye göre tercümanların camiye kabul edilmemeleri Zâptiye Nezâreti'nden bildirilmişti. Bunun sebebi ise cami görevlilerinin, insanları zorla camiye sokmaya çalışan ve namaz vakitlerine riayet etmeyen tercümanlar hakkında yapmış oldukları şikâyetti. Bunun üzerine, Yanko ve Nikola Zâptiye Nezâreti'ne çağırılmış ve belgelerinin olmadığını anlaşılması üzerine 11 Temmuz 1909 günü meslekten men edilmişlerdir. Daha sonra, Yanko ve Nikola, gerekli işlemleri yerine getirerek resmi evrak almışlar ve hademelere de kendilerini

<sup>789</sup> Deringil'in belirttiğine göre yabancı basında sıklıkla işlenen konular arasında Osmanlı topraklarının güvensiz olduğu gelmekteydi. Bkz. Deringil, a.g.e., s. 157-164, 168-182.

<sup>790</sup> BOA, Y, MTV, 78, 134 (14 Şevval 1310/1 Mayıs 1893); Benzer bir bakış açısı için bkz. BOA, Y, PRK. MYD, 23, 72 (23 Zilhicce 1318/13 Nisan 1901).

<sup>791</sup> BOA, İ. HUS, 12, 56 (22 Zilkaade 1310/7 Haziran 1893).

<sup>792</sup> BOA, BEO, 738, 55345 (13 Şaban 1313/29 Ocak 1896), (17 Şaban 1313/2 Şubat 1896); BOA, Y, PRK.MYD, 23, 72 (23 Zilhicce 1318/13 Nisan 1901).

<sup>793</sup> BOA, DH.MKT, 2863, 98 (14 Cemaziyelahir 1327/3 Temmuz 1909).

<sup>794</sup> BOA, ŞD, 2663, 11 (13 Cemaziyelahir 1313/1 Aralık 1895).

namaz saatleri dışında kabul camiye kabul etmeleri bildirilmiştir.<sup>795</sup> Bir yıl sonra ise, Langa-i Kebir'de Şeyh Ferhad Mahallesi'nde ikamet eden Kostakioğlu Kirilos, tercümanlık belgesi almak için hüviyetine dair bilgiler içeren ilmühaber ile İkinci Daire-i Belediye'ye (Fatih) başvurmuştur. Belediye'nin yaptığı incelemede herhangi bir suç kaydının olmadığı anlaşılmıştır.<sup>796</sup> Ancak Şehremâneti, bu kişinin kolluk kuvvetleri tarafından da araştırılmasını Emniyet-i Umûmiye Müdüriyeti'ne yazmıştır. Yapılan güvenlik soruşturmasında da aynı sonuca ulaşılmıştır: Kirilos'un herhangi bir suç kaydı yoktu ve “ashab-ı nâmus”andı.<sup>797</sup>

Tüm bunlara karşın tercümanlar turistler için önemli kolaylıklar sağlamaktaydı. Yerel halk ve memurlar ile iletişime geçmek ve gezdikleri yerler hakkında bilgi almak için en önemli araçlar tercümanlardı. Bazı turist rehberlerine gezi rehberlerinde yer verilmesinin nedeni de hizmetlerinin niteliğiydi. Aynı şekilde acentelerin personeli olan tercümanlar da kaliteli hizmet sunmaktaydı. Bundan dolayı tercümanlara tamamen olumsuz değer atfetmek hatalı olacaktır. Nitekim seyahatnamelerde ve gezi rehberlerinde de sürekli rehberlere değinilmesi, ziyaretçiler açısından ne kadar gerekli olduklarını göstermektedir. 1913 yılı Eylül ayında İstanbul'a gelen bir Fransız'ın *Mecmua-yı Ebuzziya*'da yayınlanan gezi notları da her iki iddiayı destekleyen bilgiler içermektedir. Fransız'a ilk gün eşlik eden Paskal adındaki Levanten, müşterisinin İstanbul hakkında, gezi rehberlerinden öğrendiği bilgilere bile vakıf değildi. İkinci günden itibaren yeni bir tercüman ile şehrin “şayân-ı ziyâret ve temâşa mahallerini” gezen Fransız, bir Ermeni olan yeni rehberinden memnundu.<sup>798</sup>

Tercümanlar ile müşterileri arasında seyahat esnasında kurulan bağın geçici olmadığını, seyahat sonrasında da iletişim halinde olduklarını gösteren örnekler bulunmaktadır. Alman Protestan Okulu'nda eğitim görmüş Suriyeli bir Katolik olan Solomon N. Negima, müşterilerinden, ülkelerine dönükten sonra da, mektup almaya devam etmiştir. Örneğin, Amerikalı din adamı Charles T. Walker (1858- 1921), Negima'ya, kendisine hatıra eşya göndermesi konusunda yardım istediği bir mektup

<sup>795</sup> BOA, ZB, 336, 139 (4 Recep 1327/22 Temmuz 1909), (7 Recep 1327/25 Temmuz 1909).

<sup>796</sup> Toprak, “Altıncı Daire-i Belediye,” **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, (1993) cilt 1, s. 222.

<sup>797</sup> BOA, DH.EUM, THR, 36, 13 (26 Cemaziyelevvel 1328/5 Haziran 1910), (29 Cemaziyelevvel 1328, 8 Haziran 1910); Yahya Kemal'in 8 Mart 1922 tarihli bir yazısına göre tercümanların olumsuz davranışları hala devam etmekteydi. Yahya Kemal de, daha önceki yazışmalarla aynı bakış açısını tekrar ederek, “oynadıkları oyunlar hakkında ne çok şeyler” yazılan tercümanların, gelen kişilerin güvenli bir biçimde şehri gezmelerini temin etmek ve “Türklüğün aleyhinde hilekarane neşriyatı men ettirmek için bu tercümanlara ve rehberlere liyakat vesikası vermek hükümete terettüb eden bir hak ve vazifedir” yorumunda bulunmaktadır. Yahya Kemal'e göre bu duruma son vermek için İngiliz ve Fransızca şehir rehberleri yayınlanmalıydı. Bu durumu, dolaylı olarak yabancılar tarafından yayınlanan rehberlerin taraflı olduğu şeklinde yorumlamak mümkün gözükmektedir. Bkz. Yahya Kemal, **Aziz İstanbul**, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 2014, s. 132.

<sup>798</sup> “Bir Fransız Seyyahı”, **Mecmua-yı Ebuzziya**, 30 Kasım 1913, sayı 135, s. 182- 216; Bunun yanı sıra Ahmed Midhat Efendi'nin Avrupa seyahatine dair yazdığı notlar da bu durumun sadece Osmanlıya özgü olmadığını gösteren ifadeler içermektedir. Ahmed Mithad Efendi'ye göre gezmek için rehberlere muhtaç olan insanlar “ilk hürriyetlerini de Baedeker sayesinde kazanmağa başlamışlardır”. Bkz. Findley, a.g.e., s. 17-18.



yazmıştır. D. Ford Goddard ise Negima'ya, tercümanlık vasfını geliştirmesi için Filistin'deki tarihi eserler hakkında bir kitap göndermeye söz vermişti:

Seni iyi hatırlıyorum ve seninle geçen sene geçirdiğimiz harika zamanı sık sık düşünüyorum. Sana antik eserler ve demir paralar hakkında bir kitap göndereceğime söz verdiğimi de hatırlıyorum. Fakat böyle bir kitap bulamadım henüz-demir paralar hakkında çok fazla kitap var fakat senin istediğin gibi değil. Yine de henüz umudumu yitirmedim.<sup>799</sup>

Tercümanlar kimi zaman müşterilerinin ülkesine de gitmekteydi.1904 yılında Amerika Birleşik Devletleri St. Louis'de yapılan uluslararası sergiye katılan Thomas Cook acentesi tercümanlarından Yafalı Khalil S. Gandour, sergiyi ziyaret eden eski müşterileriyle buluşmuştur. Gandour, Filistin'de kendilerine iki kez hizmet ettiği Cadbury ailesiyle kahve içmiş ve kendilerine fuar alanını göstermiştir.<sup>800</sup>

### 4.3. Konaklama

Turistlerin temelde konaklamak için üç alternatifi bulunmaktaydı: otel, çadır ve gemi. Bunun yanı sıra iç bölgelerde seyahat eden kişiler, köylere gelecek ziyaretçileri ağırlamak için kullanılan misafir odalarında, hanlarda ve evlerde kalmaktaydılar. Turistlerin gemide konaklayabilmeleri özellikle İstanbul gibi ziyaret edilecek yerlerin limana yakın olduğu bölgeler için geçerliydi.<sup>801</sup> Benzer bir durum Beyrut dışında Filistin ve Suriye'de çoğu kez mümkün değildi. Çünkü bu yerlerde bulunan turistik alanlar yüzlerce kilometreler içerdeydi. Bundan dolayı turistler Kutsal Topraklarda otellerde, manastırlarda, imarethanelerde, hanlarda ya da çadırlarda kalmaktaydılar. Otel sayısının giderek artması sonucunda çadır kullanımı bir zorunluluk değil tercih haline gelmiştir. Yafa'da, Kudüs'te, Eriha'da, Şam'da Beyrut'ta, Hayfa'da açılan oteller ve konukevleri, konaklama için yeterli alt yapıyı tesis etmiştir.<sup>802</sup> Efes ya da Truva'yı ziyaret edecek kişiler için ise konaklamanın gerekmediği söylenebilir. Turistler, demiryolunu kullanarak Efes'i rahatlıkla bir günde ziyaret edebilir ve İzmir şehir merkezine dönebilirlerdi.<sup>803</sup>

Turistler İstanbul'a geldiklerinde genellikle, her ne kadar Gerard de Nerval gibi Suriçi İstanbul'da konaklayan örnekler bulunsa da, Beyoğlu'ndaki otelleri tercih etmekteydiler.<sup>804</sup> Gemilere çıkan tercüman ve simsarlar İstanbul'a gelen bu kişileri otellere çekmeye çalışmaktaydı. İstanbul'da

<sup>799</sup> Mairs ve Muratov, a.g.e., s. 110-119.

<sup>800</sup> Mairs ve Muratov, a.g.e., s. 4.

<sup>801</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 15, 49 (27 Ramazan 1312/24 Mart 1895); BOA, Y. A, HUS, 477, 66 (10 Cemaziyelahir 1322/22 Ağustos 1904);BOA, DH.MKT, 490, 29 (17 Muharrem1320/26 Nisan 1902); BOA, ZB, 595, 13 (4 Safer 1325/19 Mart 1907); BOA, DH.EUM, THR, 7, 443 (23 Ramazan 1327/8 Ekim 1909).

<sup>802</sup> Gorman, a.g.e., s. 132, 133, 168, 186; Harrison, a.g.e., s. 297; İbarez, a.g.e., s. 60; Loti, a.g.e., s. 13, 23; Çelik, a.g.e., 176-177; Nur Akın, **19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera**, 3. Basım, Literatür Yayınları, İstanbul, 2001, s. 267-279; Çilli, a.g.e., s. 18-37; Avcı, a.g.e., s. 183-184, 245-246; Withey, a.g.e., s.261.

<sup>803</sup> Moerlein, a.g.e., s. 166; **Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1885-1886...**, s. 27.

<sup>804</sup> Nerval, a.g.e., s. 583-585; Yalçınkaya, a.g.e., s. 68-71.

bulunan önemli oteller arasında Pera Palas, Tokatlıyan Oteli, Londra Oteli, İngiltere Oteli, Bristol Oteli, Luxemburg Oteli, Bizans Oteli ve Kontinental Otel bulunmaktaydı. Bu oteller, misafirlerine Avrupa standartlarında hizmet verebilmekteydi.<sup>805</sup>

Turistlerin İstanbul'da konaklamak için Beyoğlu'nda diğer bir ifade ile şehrin Avrupa etkisinin en fazla hissedildiği bölgesindeki otelleri tercih etmeleri, Ahmed İhsan ve Ahmed Mithad Efendi tarafından eleştirilmelerine yol açmıştır. Ahmed İhsan ve Ahmed Mithad Efendi, turistlerin bu otellerde konaklamalarını İstanbul'un gerçek kimliğini görmelerinin önündeki engellerden biri olarak değerlendirmekteydi. Ahmed İhsan'ın gözünde bu kişiler "Hepsi güya İstanbul'u görmeğe gelmiş, Beyoğlu otellerinin birinde ömür geçirmiş; tercümanlar delâletiyle mevâki-i eyi panorama seyrederek gibi temaşa eyledikten sonra "İstanbul hakkında dahi bir fikir hâsıl eyledik" azm-i bâtili ile avdete kalkışmış turist'ler idi."<sup>806</sup>

Osmanlı Devleti, turistlerin de sıklıkla kullandığı İstanbul'daki otel ve misafirhaneleri denetim altında tutmak için 11 Mart 1895 tarihinde "Dersaadet ve Bilâd-ı Selâsede Bulunan Otel ve Misafirhaneler Hakkında Talimattır" adıyla bir düzenleme yayınlamıştır. Dokuz maddeden oluşan düzenlemeye göre otel ve misafirhane sahipleri, bu yerlerde konaklayan kişilerin geldikleri yerleri, adlarını, mesleklerini, milliyetlerini kaydedecekleri bir polis defteri tutmak zorundaydı. Bu defterde misafirlerin ne zaman geldikleri ve tuttukları odalar da açık bir biçimde yazılacaktı. Bu talimatı dikkate almayan kişilere ise para cezası verilecekti. Otel ya da misafirhanesinde şüpheli bir kişi bulunduğunu düşünen işletme sahiplerinin polise haber vermesi gerekmektedir. Aksi takdirde sahtekârlık suçundan ceza alacaklardı. Polisler gerekli gördükleri durumlarda bu defterleri inceleme ve talep etme yetkisine sahiptiler. Defterlerde, otel ya da misafirhanelerin açılış tarihleri, sahiplerinin isimleri, yaşları, doğum yerleri ve milliyetleri de belirtilecekti. Polisler bu defterlerdeki bilgileri kendi defterlerine alabilecekti. Eğer otel ya da misafirhane sahibi yabancı ülke vatandaşıysa polisler "kadesine" göre işlem yapacaktı.<sup>807</sup> Bu ifade kapitülasyonlara işaret etmekteydi. Örneğin, 1906 yılında, Pera Palas'ta kalan bir kişinin konsolosluktan bir görevli gelmeden tutuklanması, elçilikler tarafından protesto edilmiştir.<sup>808</sup> İlkay Yılmaz'ın belirttiğine göre de, bir yıl önce, otelleri ve misafirhaneleri teftiş etmek üzere yabancı dil bilgisine sahip 30 sivil memurun aylık 800 kuruş maaşla görevlendirilmesine karar verilmiştir.<sup>809</sup>

<sup>805</sup> Boyar ve Fleet, a.g.e., s. 315; Çilli, a.g.e., s. 18-37; Amicis, a.g.e., s. 17,368; İbanez, a.g.e., s. 60; Loti, a.g.e., s. 13, 23; Çelik, a.g.e., 176-177; Akın, a.g.e., s. 267-279.

<sup>806</sup> Ahmed İhsan, a.g.e., s. 8-9; Ahmet Mithad Efendi, a.g.e., s. 61; Benzer bir bakış açısını Ahmed Cevdet Paşa da dile getirmektedir. Ahmed Cevdet Paşa, uzun süre İstanbul'da görev yapan Fransız Büyükelçisi Moustier'e şöyle dediğini yazmaktadır: "Siz Beyoğlu'nda oturdunuz. Değil Memalik-i Osmaniye'nin nefsi-i İstanbul'un bile ahvalini layıkıyla öğrenemediniz. Beyoğlu Avrupa ile memalik-i İslamiyye arasında bir berzahtır. Buradan İstanbul'u siz durbin ile görürsünüz. Lakin kullandığımız durbinler hep çarpıktır." Bkz. Ahmed Cevdet Paşa, **Tezakir 21-39**, (Haz.Cavid Baysun), Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, s. 103-104.

<sup>807</sup> "Dersaadet ve Bilâd-ı Selâsede Bulunan Otel ve Misafirhaneler Hakkında Talimattır", **Düster Tertip 1**, Cilt 6, s. 1565-1566.

<sup>808</sup> BOA, ZB, 386, 48 (28 Rabiülahir 1324, 21 Haziran 1906).

<sup>809</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 254-255.

Osmanlı topraklarında seyahat eden yabancılar küçük yerleşim yerlerinde bulduklarında hanlar, misafir odaları, manastırlar ya da kendilerini kabul eden kişilerin evlerinde konaklamak durumunda kalmaktaydılar.<sup>810</sup> Yolcu çoğu zaman bir tercih şansına sahip olamayabilirdi. Fred Burnaby birçok kez ahırda uyumak zorunda kalmıştı.<sup>811</sup> XIX. yüzyılın sonlarına doğru, araştırma yapmak üzere eşi ile beraber Batı Anadolu'da seyahate çıkan Agnes Dick Ramsay ve eşi misafir odalarında da kalmışlar ve Ramsay, misafir odalarını köylerdeki hanlar olarak tanımlamaktadır:

Yolcuların, para vermeksizin burada kalabildikleri gibi kendilerine ve atlarına da yiyecekler de temin edebilirler. Yine de çoğu yerde yolcuların bahşiş vermesi beklenir, verildiğinde de kabul edilir. *Bahşiş* verilmesi kural değil, istisnai bir durumdur, hatta bazı durumlarda bahşiş verme teklifi reddedilir. Misafirhane, bazı yerlerde tüm köye bazı yerlerde de köydeki zenginlere aittir. Yabancıya misafirperver davranmak İslam dininin bir gereğidir. Üstelik bu türden kamu misafirperverliği, beraberinde sebep olanlara beğeni ve övgü de kazandırır.<sup>812</sup>

Böyle durumlarda, Batılıların Osmanlılara dair, en fazla dile getirdiği konular arasında yer alan Osmanlıların misafirperver karakteri daha da önem kazanmaktaydı.<sup>813</sup> Otellerde ya da geniş bir hizmetkâr grubuyla seyahat etmeleri halinde çadırda kaldıkları süre boyunca istedikleri konfora ulaşma şansına sahip olan yabancılar hanlarda, misafir odalarında ya da evlerde kendilerine sunulan ile yetinmek zorundaydı. Örneğin, E.J. Davis ve seyahat ekibi, Batı Anadolu'daki gezileri sırasında hanlarda, kulübelerde, köylerdeki misafir odalarında konaklamış ve ihtiyaçlarını buralarda temin etmiştir. Kimi zaman hasırların üzerinde uyumak zorunda kalmışlardır. Davis'e göre kalabalık gruplar ev sahiplerine yük olduğu için hizmetleri karşılığında "hediye" verilmeliydi.<sup>814</sup> Yine beslenme açısından kırsal alanlar problemliydi. Turistler otellerde ya da Filistin ve Suriye'de çadırlarda konakladıklarında kendileri için özel olarak hazırlanan yemekleri tüketebilme imkânına sahip olurken köylerde ya da hanlarda buldukları ile yetinmek zorundaydılar.

Otel dışında konaklamanın Batılılar için en önemli getirisi yerel halk ile kurulan doğrudan temastı. Bu durumda, ziyaretçiler insanlar ile iletişime geçebilme ve onların hayatını, düşüncelerini daha yakından tanıma şansına sahip olmaktadır. Ancak bu temas tek taraflı değildi. Çünkü Anadolu'da seyahat eden kişilerin hatıratlarında, yerel halkın Fred Burnaby örneğinde olduğu gibi İstanbul'daki son gelişmeleri öğrenmek için yabancıya ihtiyaç duydukları ve kimi zaman da bisikletle seyahat eden kişileri yakından görmek için onlara eşlik ettikleri görülebilir.<sup>815</sup> Örneğin,

<sup>810</sup> Alkan, "Avrupalı Seyyahların Tasvirlerinde Gümüşhane ve Çevresi", *History Studies*, 2010 2/1, s. 88,90.

<sup>811</sup> Burnaby, a.g.e., s. 154, 252, 378.

<sup>812</sup> Agnes Dick Ramsay, **19. Yüzyıl Sonlarında Türkiye'de Günlük Yaşam** (Çev. Raziye Çakıroğlu Oban ve Ercan Uyanık), Say Yayınları, İstanbul, 2015, s. 54; Martin van Bruinessen'in belirttiğine göre misafirhaneler XX. yüzyılın ikinci yarısından da varlıklarını korumaktaydı. Bkz. Martin van Bruinessen, **Ağa, Şeyh Devlet.** (Çev. Banu Yalkut), 9. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2015, s.133-138.

<sup>813</sup> Carpenter, a.g.e., s. 293; Davis; a.g.e., s. 63; 229, Şahin, a.g.e., 213-218; **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker 1894, Leipsic, s. XXXV, Osmanlıların da bu durumun farkında olduğu söylenebilir. Örneğin, 1908 Boykot'u esnasında Konya'ya avlanmak üzere gelecek olan Avusturyalıları, yerel gazete, bu kişilere iyi davranılması gerektiğini hatırlamaktaydı. Gazete bu kişilerin gerçekte Osmanlıları tahrik etmek için geldiği görüşündeydi: "Mümkün olup kadar rast geldiğimiz yerlerde kendilerine lazım gelen muavenet ve hürmetde bulunalım da meziyet-i Osmaniye-mize-şu zamanda bile-onları hayran bırakalım. Yaşasun Osmanlılar-Yaşasun Osmanlıların Misafirperverlikleri." Bkz. Y. Doğan Çetinkaya, **1908 Boykotu Bir Toplumsal Hareketin Analizi**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s. 251-252.

<sup>814</sup> Davis, a.g.e., s. 49, 62-63, 78, 98, 103,110,139,150, 161,194, 200, 209; Ramsay, a.g.e., s. 21-26, 43, 54,55 77, 79

<sup>815</sup> Burnaby, a.g.e., s. 86, 94; Allen ve Sachtleben, a.g.e., s. 10-14, 22; Stevens, a.g.e., s. 272-273, 305, 310, 31, 432-433.

Thomas Stevens'in Ankara'ya geldiğinde Süleyman Efendi adındaki bir kişi ile tanışmıştır. Süleyman Efendi, Fred Burnaby 1877 yılında Ankara'ya geldiğinde kendisini evinde ağırlamıştı. Sekiz yıl sonra aynı yerden geçen Stevens da Süleyman Efendi ile karşılaşmış ve Süleyman Efendi kendisine, ocak ayında Sudan Hartum'da ölen "arkadaşı" Burnaby'i tanıyıp tanımadığını sormuştur.<sup>816</sup>

1899 yılında, kendi oluşturduğu bir gezi ekibi ile seyahatine Şam'dan başlayan Mark Sykes da Batum'da sona eren gezisi boyunca çadır, ev ve han başta olmak üzere gerekli durumlarda bütün yollara başvurmuştur. Ancak hava koşullarının uygunsuz olması çadır kullanımının önündeki en büyük engeldi. 17 Ocak 1899 günü Şam'dan yola çıkan Sykes, Khan Aiash denilen yerde kamp kurmuştu. Bir sonraki gün ise, El Kutaifeh adlı yerde, kar yağışı nedeniyle yoluna devam edememiş, alternatif arayarak bir hana sığınmak zorunda kalmıştır.<sup>817</sup> Sykes, Musul'a ulaştığında ise bir ev kiralamış ve burada beş gün kalmıştır.<sup>818</sup> Benzer bir biçimde, Ramsay çifti de seyahat güzergâhı üzerinde yer alan en uygun koşullarda konaklamaya çalışmıştır. Ancak İngiliz çift de, çadır kullanımının olumsuz sonuçlarına maruz kalmıştır. Manisa Selendi'de kamp kuran çift, temmuz ayındaki sıcaklık nedeniyle çadırı terk ederek köydeki bir eve gitmek zorunda kalmıştır.<sup>819</sup>

Filistin ve Suriye'de ise turistler çadır kamplarında açık havada konaklayabilmekteydiler. Bu durum şehir ve kasabaların dışına seyahat edildiğinde bir tercihten ziyade gereklilikti. Ancak konaklama ve ulaşım alt yapısının gelişmesine paralel olarak çadır kullanımına duyulan ihtiyaç giderek azalmıştır. Nitekim Thomas Cook'un 1907 tarihli Suriye ve Filistin rehberine göre artık daha az insan çadırdaki konaklamaktaydı çünkü her ne kadar Avrupa standartlarına erişememiş olsa da, Yafa, Kudüs, Eriha, Hayfa, Nasıra, Taberiya, Beyrut, Baalbek ve Şam'da otel vardı.<sup>820</sup> Artık konaklama türünü zorunluluk değil tercih belirlemekteydi.

Yüzyıl sonunda gelindiğinde, gezi rehberlerinde Filistin ve Suriye'de bulunan otellerin, manastırların ve imarethanelerin isimleri, sundukları hizmet ve fiyatları görülebilir. Bu otellerde genellikle şarap ücrete dâhil değildi.<sup>821</sup> Yafa'da bulunan otellerden bazıları Kudüs Oteli, Hotel du Parc ve Filistin Oteli'ydiler. Kudüs'te ise Grand New Otel, Lloyd Oteli, Kudüs Oteli, Hotel Feil, Hotel d'Europe'un yanı sıra önemli sayıda imarethane ve manastır mevcuttu. Yafa Kapısı'nın dışında bulunan olan Hotel d'Europe'un şarap dâhil günlük konaklama ücreti, gezi sezonunda 10-15 frank arasında değişmekteydi. Diğer zamanlarda ise günlük altı, sekiz franktı. Hayfa'da New Hotel, Otel Carmel ve bir Alman Katolik evi bulunmaktaydı. Otel Carmel, gruplar ve uzun süreli konaklayanlar için indirim yapmakla beraber şarap için ekstra ücret ödemek gerekliydi. Kişi başı günlük konaklama

<sup>816</sup> Burnaby, a.g.e., s. 98; Stevens, a.g.e., s. 234.

<sup>817</sup> Sykes, bu durumla seyahati boyunca birçok kez karşılaşmıştır. Bkz. Sykes, a.g.e., s. 6, 13-14, 22, 37, 51, 75-77.

<sup>818</sup> Sykes, a.g.e., s. 68.

<sup>819</sup> Ramsay, a.g.e., s 135-137.

<sup>820</sup> **Cook's Handbook for Palestine and Syria**, Thomas Cook and Son Londra, 1907, s. 3.

<sup>821</sup> **Baedeker's Palestine and Syria**, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. X, XV, XXXV, XXXIX.

beledi 10 franktı. Önemli bir liman kenti olması nedeniyle Beyrut'ta da çok sayıda otel vardı: Hotel d'Orient, Hotel Bellevue, Hotel de l'Europe, Hotel Allamend, Hotel d'Angleterre, Hotel de Paris, Hotel de l'Univers. Şam'da ise birinci sınıf bir otel olan Victoria Oteli'nin konaklama ücreti 15-20 franktı. Şehirde bir otel daha bulunmaktaydı. Halep'te ise Levantenler tarafından işletilen oteller vardı. Şarapsız günlük konaklama beş, yedi frank arasında değişmekteydi.<sup>822</sup>

Otele kıyasla çadırda konaklamak daha zahmetliydi. Turistler ile birlikte kamp malzemelerinin taşınması ve turistler gezilerini tamamlamadan önce belirlenen yerde çadırların kurulması gerekmektedir. Nakliye için kullanılan hayvanların yanı sıra çadırların kurulumu ve yola çıkmak için toplanması için de hizmetçiler gerekliydi. Bunun yanı sıra yemek pişirmek için aşçılar da kamp ekibinin ayrılmaz bir parçasıydı. Otellerin şehir ve kasabalarda olduğu ve turistlerin çadırları kırsal bölgelere yaptıkları seyahatler kullanmak zorunda oldukları/kullandıkları hatırlandığında, kamplar riskleri de barındırmaktaydı. Bundan dolayı gezi ekiplerine silahlı korumalar ve yerel kabilelerden şeyhler eşlik etmekteydi.

Cook acentesinin 1891 tarihli Suriye ve Filistin gezi rehberinde kampların günlük işleyişine dair bilgiler bulunabilir. Çadırlar iki ya da üç kişilikti ve iyi döşenmişti. Kamptaki her çadırın bir numarası ya da kendisine ait bir işareti vardı. Turistlerin eşyaları da bu sayı ya da işaretler ile uyumluydu. Böylece turistler gezilerini tamamlayıp kampa geldiklerinde eşyalarını ve çadırlarını hazır olarak bulabilmekteydi. Kampın merkezinde, içinde yemek odası ve turistlerin dinlenebilecekleri bir oturma alanı bulunmaktaydı. Günlük kamp hayatı ise sabah tercümanın çaldığı düdük ile başlamakta ve kamp görevlileri turistleri uyandırmaktaydı. Bu esnada aşçılar kahvaltıyı hazırlarken diğer görevliler çadırları, yatakları ve diğer malzemeleri, bir sonraki konaklama noktasında tekrar kurmak üzere katırlara yüklemekteydiler. Kahvaltının ardından günlük gezi planı ilan edilerek kafiye yola koyulmaktaydı. Tercüman tarafından belirlenen yerde öğle yemeği için durulmakta ve yemeğin ardından, gerekli görüldüğü takdirde uyku molası verilmekteydi. Turistler gezilerini akşam saat altı ya da yedi sularında bitirmekteydi. Görevliler çadırları kurarak kampı gece için hazır hale getirmekte ve aşçılar da akşam yemeğini hazırlamaktaydı. Yemekten sonra turistler istedikleri gibi vakit geçirebilmekteydi.<sup>823</sup>

Cook acentesi örneğinde olduğu Frank C. Clark'ın gezilerinde de çadırlar en fazla üç kişilikti. Çadırlarda bulunan pamuklu yatak, kuş tüyü yastık, halı, masa, şamdan, elbise asmak için gerekli materyal ve koltuğun, açıkça gösterdiği gibi turistler oldukça konforlu şartlarda konaklamaktaydı. Dinlenme ve yemek çadırında ise otellerde kullanılan yemek takımları kullanılmaktaydı. Turistlere kahvaltıda sütlü çay, kahve, ekme, tereyağı, reçel, kırmızı et ve piliç; öğle yemeğinde ise yine kırmızı et, patatesli piliç, sardalye, yumurta, ekme, peynir ve meyve servis edilmekteydi. Turistler günlük gezilerini tamamlayıp kampa dönüklerinde çorba, sebzeli et, piliç, peynir ve tatlıdan oluşan

<sup>822</sup> Baedeker's ...,7, 19, 136,164, 228, 283, 306, 402.

<sup>823</sup> Cook's Palestine and Syria, Thomas Cook and Son, Londra, 1891, s. 7-9.

akşam yemeğini yemektedirler. Öğleden sonra ya da kampa geldikten hemen sonra kek, bisküvi, çay ve kahve servis edilmekteydi. Akşam yemeğinden sonra içecek ikram edilmekteydi.<sup>824</sup>

Kamplarda konaklayan turistlere ait fotoğraflardan anlaşıldığı kadarıyla, çadırlara turistlerin vatandaşı oldukları ülkelerin bayrağının asılması yaygın bir uygulamaydı. Thomas Cook'un kamplarında ise kimi zaman çadırlara, acentenin isminin kısaltması olan "T C & S" yazılı bir İngiliz bayrağı asılmaktaydı.<sup>825</sup>

Böyle bir geziyi bireysel olarak anlaştıkları Beyrutlu Raphael Massoud Farah bir adli tercüman ile yapan Moerlein ve arkadaşları, Kudüs'ten altı saat uzaklıktaki Eriha'daki Elyasa Çeşmesi'ne yakın bir yerde kamp kurmuştur. Gezi için Yafa'dan üç tane çadır alınmıştı. Çadırlar, güneşi yansıtması için beyaz renkteydi. Aynı zamanda yolda herhangi bir saldırıya uğrama ihtimaline karşı yerel şeyhlerden bir tanesi muhafızlık görevini yerine getirmekteydi. Moerlein ve arkadaşları kamptan Ölü Deniz'e ve Ürdün Nehri'ne geziler yapmış, üç günlük kampın ardından Kudüs'e dönmüşlerdir.<sup>826</sup> J.B Gorman da dokuz kişilik bir turist grubu ile Ölü Deniz'e gitmişti. Seyahat ekibi oldukça kalabalıktı: tercüman, garsonlar, aşçılar, hizmetkârlar, bir şeyh ve malzemeleri taşımak için yük hayvanları. Kamptaki en büyük çadıra ise bir Amerikan bayrağı asılmıştı.<sup>827</sup>

#### 4.4. Osmanlı Devleti'nin Gözünde Turistler ve Takip Süreci

Osmanlı Devleti'nin turistlere yönelik doğrudan bir düzenlemesinin olmaması nedeniyle devletin turistlere ve turizme yönelik yaklaşımı, turistler ile ilgili belgeler, düzenlemeler, gazete haberleri başta olmak üzere dönemin kaynaklarından hareketle ancak parçadan bütüne gidilerek yapılabilir. Turistlere ilişkin gelişmelerden genel bir değerlendirme ise turistler için geçerli olan uygulamaların diğer kişiler için de geçerli olduğu dikkate alındığında devletin bakış açısını tam olarak ortaya koymanın zor olduğu ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla kimi zaman devletin özel bir grubu hedef alıp almadığı da belirsizdir.

Eldeki veriler dikkate alındığında Osmanlı Devleti'nin doğrudan turistleri hedef alan bir turizm politikası yoktur. Bu yönde birkaç başvuru yapılmış olsa da, bu girişimler hem İstanbul ile sınırlıydı hem de doğrudan bir etki meydana getirmemiştir.<sup>828</sup> Bu durum, *Servet-i Fünûn* dergisini 1896 yılında ziyaret eden Bernof'un bu konuya ve tercümanlara ilişkin ifadelerini satırlarına taşıyan derginin dikkat çektiği konular arasındaydı. Dergiye göre, İstanbul'u gezmek isteyen kişilere yönelik devlet

<sup>824</sup> Clark's, a.g.e., s. 7.

<sup>825</sup> Ek. 8,11.

<sup>826</sup> Moerlein, a.g.e., s. 155-159.

<sup>827</sup> Gorman, a.g.e., s. 226-236.

<sup>828</sup> Arslan ve Polat, a.g.e., s. 43.

eliyle bir düzenlemenin eksikliği nedeniyle, bu kişiler alanlarında yetkin olmayan ve Osmanlılar yanlısı hakkında bilgiler veren tercümanlara başvurmak durumunda kalmaktaydı.<sup>829</sup>

XX. yüzyılın başından itibaren ise tarihi eserleri ziyaret etmek isteyen kişilere yönelik düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. XX. yüzyılın başında yılında antik kentleri ziyaret edecek olan turistler ücret karşılığında giriş yapmaktaydı ve kendilerine ziyaret ettikleri yerin haritası verilmekteydi. Bunun yanı sıra bu yerler hakkında bilgi veren broşürlerin ve fotoğrafların satıldığı yerler açılmıştı.<sup>830</sup> Baalbek Antik Kenti'nin ziyaret usullerine dair yazışmalar da yavaş yavaş bu yerlere girişlerin daha resmi bir niteliğe kavuştuğunu göstermektedir.<sup>831</sup>

Osmanlı Devlet adamları sınırları açık tutmuşlar ve turistlerin ülkeye girişlerine ve ülke içerisindeki seyahatlerine belirli kurallara uymaları halinde genellikle müdahil olmamışlardır. Devletin seyahatlere izin vermediği örnekler mevcut olmakla beraber bunlar genel politikayı etkilemeyen tekil örneklerdir. Nitekim gezi rehberlerinde ya da seyahatnamelerde Osmanlı memurlarının engelleyici tutumlarına dair bir anlatım yoktur. Devletin gözünde turistlerin potansiyel bir tehlike olarak görülmediği söylenebilir. Turistler arkeologlar gibi devletin asâr-ı atikâ nizamnâmeleri ile zamanla giderek artan katı tutumuna neden olan riskli bir grup değildi. Arkeologlar, devletin sahip olduğu tarihi mirası, yasal ya da yasa dışı yolları kullanarak yurt dışına götürerek Müze-yi Hümayûn'nda ya da diğer yerlerde sergilenmesi gereken tarihsel zenginliği olumsuz etkilemekteydi. Kuşkusuz benzer bir durumun turistler için de geçerli olduğu söylenebilir. Ancak turistlerin satın alabilecekleri tarihi eser sınırlıydı ve arkeolojik kazı heyetleri gibi gerekli ekipman ve kol gücüne sahip olmamaları etkilerini kısıtlamaktaydı. Her ne kadar Shaw, turistlerin arkeolojik alanları ziyaret etmeye başlaması ile birlikte, arkeologların ve yerli tebaanın bu alanlardaki tekeline ortak olduklarını dile getirmiş olsa da, turistlerin kalıcı bir etkisi olduğunu söylemek zordur.<sup>832</sup> Turistin amacı gezmek, görmek ve fotoğraf çekmektir. Turistlerin gezdikleri alanlara zarar vermeleri ya da Ayasofya Cami örneğinde olduğu gibi yazı yazarak tarihi binalara zarar vermeleri mümkündür. Turistlerin tarihi eserlere dair ilgilerinin sadece ziyaretle sınırlı olmadığını gösteren örnekler de bulunmaktadır. 1909 yılında Beşiktaş'taki Polis Müdürlüğü, Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesini ziyaret eden İtalyan turistlerin, kaideyi satın almaya çalıştıklarını belirtmiştir. Müdürlük, bekçilerin verilen ücret nedeniyle kaideyi satabilecekleri ihtimalinin yanı sıra türbede meydana gelen tahribatın düzeltilmesi nedeniyle, türbenin Müze-i Hümayûn tarafından muhafaza altına alınması gerektiğini bildirmiştir.<sup>833</sup> Ancak bunlar, turistleri devletin gözünde devamlı bir risk teşkil eden grup statüsüne sokmamıştır.

<sup>829</sup> "Rus Seyyahı...", s. 367-369; 1916 yılında ise Ernest Erman adındaki bir kişi Osmanlı Devleti'ne turist çekmek için bir proje önermiştir. Erman, Osman Devleti'nin doğal güzelliklerini tanıtmak ve İtalya ve İsviçre'ye giden Almanları, Osmanlı'ya çekmek için bir idare kurulmasını önermekteydi. Bkz. Yüksel, a.g.e., s. 201-203.

<sup>830</sup> Shaw, a.g.e., s. 185-186.

<sup>831</sup> BOA, MF.MKT, 1074, 73 (15 Recep 1326/13 Ağustos 1908), (4 Şaban 1326, 1 Eylül 1908); BOA, BEO, 4079, 305890 (19 Ramazan 1330/1 Eylül 1912).

<sup>832</sup> Shaw, a.g.e., s. 184-185.

<sup>833</sup> Shaw, a.g.e., s. 292-293

Benzer bir karşılaştırma turistler ile misyonerler arasında da yapılabilir. Selim Deringil'in belirttiği gibi misyonerlerin devlet açısından teşkil ettiği risk misyonerlerin okullarında eğitim gören öğrencilerdir. Bu öğrencilere verilen, misyonerlerin bakış açıları ve Hristiyanlık ile ilintili olan eğitim, devletin yerleştirmeye çalıştığı eğitim ile zıttı. Bundan dolayı gelecek için risk teşkil etmekteydi çünkü misyoner okullarında eğitim gören çocuklar gelecekte toplumlarının önemli parçaları haline gelebilirlerdi.<sup>834</sup> Buna ek olarak misyonerler, görevli kişiler değilse de kurumsal olarak kalıcıydılar ve arkalarında maddi destek bulunmaktaydı. Okullar, hastaneler başta olmak üzere misyonerlerin faaliyetleri oldukça görünürdü ve toplum içerisinde de kimi zaman önemli bir konuma yükselmekteydiler. Misyonerler asayişin sağlanmasında arabulucu görevi yerine getirebilecek kadar toplum ve devlet adamlarının gözünde önemli yere sahiptiler.<sup>835</sup> Osmanlı Devleti açısından bu misyonlar, özellikle de Ermeni nüfusun yoğun olduğu bölgelerde bulunan misyonlar oldukça problemitiydi.<sup>836</sup>

Turistlerin bu gruplardan en önemli farkı varlıklarının kısa süreli olmasıydı. Turistler, en uzun gezilerde dahi Osmanlı şehirlerinde birkaç ay bulunmaktaydılar ve seyahatleri boyunca toplumun ancak sınırlı bir kesimi ile temasa geçmekteydiler. Bunların çoğunluğu ise kendilerine hizmet eden kişilerdi. Grup halinde seyahat ettiklerinde de yine kendileri gibi kişilerle beraber vakit geçirmekteydiler. Yerel hizmetkârların, kolluk kuvvetlerinin ve Osmanlı memurlarının dışında turistlerin sıradan Osmanlılarla kurdukları ilişki sınırlı ve yüzeyseldi. Gruplar halinde seyahat ettiklerinde ise benzer yaşam biçimlerine ve fikirlere sahip kişiler olarak homojen bir yapıya bürünmekteydiler.<sup>837</sup> Bu durum turistlerin genellikle ziyaret etmedikleri bölgelerde seyahat eden kişiler söz konusu olduğunda değişmekteydi. Turistlerin İstanbul'da Beyoğlu'nda konaklamaları ise bu teması daha da sınırlandırmaktaydı.

Tüm bunlar Osmanlı devlet adamlarının turistleri risksiz gördükleri anlamına gelmemelidir. Bürokrasinin ve basının gözünde, aralarında turistlerin de bulunduğu yabancıları riskli hale getiren unsurlardan bir tanesi, bu kişilerin Doğu-Batı arasında aracı konumlarıdır. Turistler kısa süreli ziyaretlerinin ardından ülkelerine dönmekte ve gezilerine ilişkin intibalarını kaleme almaktaydı. Her turist böyle bir eser kaleme almasa da, gezilerine dair aile ve arkadaşlarına anlattıkları da bu çerçevede yorumlanabilir. Kuşkusuz daha geniş bir kitle, basın ve kitap yoluyla Osmanlı Devleti topraklarında gerçekleştirilen gezilere dair notları okumaktaydı. Bu yazıların konuları, güncel politikadan İstanbul'un ünlü köpeklerine ve Osmanlı'nın yozlaşmasına kadar geniş bir alanı kapsamaktaydı. Devletin gözünde turistleri yanlış gerçekliğin aktarımında riskli hale getiren bu yazılardı. Ancak bu duruma doğrudan turistler değil, onlara aktarılan bilgiler yol açmaktaydı. Tercümanların müşterilerine verdikleri maddi zararın ve hatalı bilgilerin yanı sıra tercümanlara

<sup>834</sup> Deringil, **İktidarın...**, s. 127.

<sup>835</sup> Kieser, a.g.e., s. 176-178.

<sup>836</sup> Kocabaşoğlu, **Anadolu'daki Amerika**, 3. Baskı, İmge Yayınları, Ankara, 2000, s. 97-164.

<sup>837</sup> Bar ve Cohen-Hattab, a.g.e., s. 139-141.



ilişkin nizamnâmenin varlık nedenlerinden bir diğeri de Rum, Ermeni ve Yahudi tercümanların devlet aleyhinde verdikleri bilgiydi. Bunun en önemli sonucu ise hayatta kalmaya ve kendisini Büyük Güçlerden biri olarak kabul ettirmeye çalışan Osmanlı Devleti'nin, II. Abdülhamid döneminde kendisine dair yaratmaya çalıştığı olumlu algının zarar görmesiydi. Deringil'in dikkati çektiği üzere dış dünyaya ülke ve Padişah'a dair olumlu mesajlar vermek bu dönemde önemli bir yere sahiptir. İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'ne gönderilen devletin modern yönlerini göz önüne seren fotoğraf albümleri, uluslararası sergilere katılım politikasının yanı sıra selamlık merasimi de bu politikanın parçalarındandı.<sup>838</sup> II. Abdülhamid döneminde çeşitli devlet kademelerinde bulunmuş olan Örikağasızade Hasan Sırrı selamlık töreniyle sadece Osmanlı tebaasının değil yabancıların da hedef alındığını şu ifadeler ile belirtmektedir: “selamlık temasına gelen muteberân ve muhabîrin-i ecnebiye üzerinde de bir tesir icra ederek salttanat-ı Osmaniyenin kuvvet ü satvetine ecânibi ikna eylemek idi.”<sup>839</sup>

Bu yaklaşımın bir yansıması İstanbul'a gelmek için gelen Amerikalılar arasında önemli kişilerin bulunduğu öğrenilmesi üzerine, bu kişilere çeşitli rütbelerde nişanlar verilmesinde bulunabilir. Bu kişiler arasında Amerika Birleşik Devletleri'nin eski Brüksel ve Petersburg elçisi, Chicago Herald'ın sahibi ve Amerikan basın birliği başkanı, Chicago Sergisi müdürü gibi sosyo-politik konumları yüksek kişiler bulunmaktaydı.<sup>840</sup> Bir diğer örnekte ise, kuşkusuz oldukça politik bir dile sahip olsa da, Padişah, selamlık törenini izleyen İngiliz gruba, İstanbul'u gelmek için kendilerine gerekli kolaylığın gösterileceğini ve İngilizlerin şehri ziyaret etmelerinden duyduğu mutluluğu iletmiştir.<sup>841</sup>

Padişah'ın yabancı ziyaretçilerin gözlemlerini dikkate aldığını gösteren önemli bir örnek Paris Sefiri Salih Münir Paşa ile arasında geçen bir konuşmadır. Padişah, sefire Avrupa'da yayımlanan bir gazetede İstanbul hakkında çıkan bir yazıyı göstermiştir. Padişah'ı “dünden beri rahatsız eden” yazı, İstanbul'a gelen bir seyyahın gezi notlarıdır. II. Abdülhamid, yazıda dile getirilen eleştirilerin bir kısmına katılmamakla beraber kentin görünüşü, temizliği başta olmak üzere şehir hakkındaki eleştirilerin doğru olduğunu belirtmiştir. Yabancıların şehre ilk geldikleri anda karşılaştıkları Eminönü Meydanı, Karaköy Meydanı ve Galata Köprüsü'nün yanı sıra Yedikule'ye kadar olan sahil kısmı düzensiz ve kötü bir görünüme sahipti. Padişah, yazarın bu konularda haklı olduğunu ifade etmiştir. Bunun üzerine sefirden, Paris'te bu konu hakkında çalışma yapabilecek kişileri bulmasını ve bir komisyon kurulmasını istemiştir.<sup>842</sup> Buna benzer bir durum dilenciler özelinde *Sabah* gazetesi tarafından dile getirilmiştir. Nadir Özbek'in *Sabah* gazetesinin 7 Aralık 1907 tarihli haberinden

<sup>838</sup> Deringil, a.g.e., s 151-181.

<sup>839</sup> **Sultan Abdülhamit Devri Hatıraları ve Saray İdaresi** (Haz. Ali Adem Yörük), İstanbul, Dergah Yayınları, 2007, s. 195.

<sup>840</sup> BOA, İ. TAL, 48, 54, (6 Ramazan 1311/14 Mart 1894), (7 Ramazan 1311/14 Mart 1894), (17 Ramazan 1311/24 Mart 1894); Benzer bir örnek için “Sultan and Veteran”, **Daily Telegraph**, 9 Nisan 1907, s. 12.

<sup>841</sup> “The Sultan and English Tourists”, **The Standart**, 12 Mart 1888.

<sup>842</sup> Çelik, a.g.e., s. 143-144.

aktardığına göre turistler, Galata Köprüsü'ndeki dilencilerin fotoğrafını çekmekteydi. Gazete, bu durumun Osmanlı Devleti'nin kötü bir görüntü sergilemesine yol açtığını ve bu sorunun giderilmesini talep etmekteydi.<sup>843</sup>

1891 yılında ise Padişah, turistler ile ilgili yaşanan bir olay üzerine basını, ülkenin güvenliğine ilişkin bir mesaj vermek için kullanmıştır. 1891 yılı Mayıs ayının sonunda İstanbul'dan Viyana'ya gitmekte olan Orient Express, Çerkezköy civarında saldırıya uğramış ve aralarında Alman seyahat acentesi Stangen ile seyahat eden bir grup Alman turistin de bulunduğu bazı yolcular kaçırılmıştır. Athanasius adlı bir kişinin liderliğindeki Rum çete, esirlerden Moritz İsrail'i 200.000. franklık fidyeyi getirmesi için serbest bırakmıştır. İstanbul'daki Alman Elçisi ise Osmanlı askerlerinin müdahale etmesini engellemiş ve gerekli fidyenin ödenmesi üzerine, Alman turistler sekiz gün sonra serbest bırakılmıştır. II. Abdülhamid ise gerekli tüm tazminatı ödemeye hazır olduğunu Alman Elçisi'ne bildirmiştir.<sup>844</sup> Ahmed İhsan'ın basın hayatına dair yazmış olduğu hatıratlarında Padişah'ın bununla yetinmediği ve güvenlik sorununun Osmanlı'ya özgü olmadığını göstermeye ihtiyaç duyduğu görülebilir. II. Abdülhamid, *Servet-i Fünûn* dergisine yayınlanmak üzere Paris'te bir tramvay soygununa dair bir resim göndermiştir: “Kaptan Atanaş diye bir Rum eşkıyası, Avrupa ekspresini Çerkesköy'de durdurup soymuş ve elçiliklerin müdahalesine yol açmıştır. Abdülhamid Paris'te tramvayın soyulmasını kendi aklınca bu olaya karşılık bastırmıştır.”<sup>845</sup>

Bunların yanı sıra devlet adamları turistleri denetlemek, askeri alanlardan uzak tutmak ve özellikle de Ermenilerin yoğun olduğu bölgelerde seyahat edecek kişilerin takip edilmesine özen göstermekteydi. Osmanlı arşivinde bulunan belgeler, turistlerin hareketlerinin kayıt altına alındığını göstermektedir. Bu belgelerde Osmanlı topraklarına ne zaman gelecekleri, ziyaretleri esnasında ne yaptıkları ve gezilerini ne zaman tamamladıklarına dair detaylı bilgiler bulunmaktadır. Her turist grubu ya da birey için benzer bir durum söz konusu olmamakla birlikte bu belgeler genel resmin oluşturulması açısından oldukça faydalıdır.

Turistler için yasaklı bölgeler oldukça sınırlıydı: askeri bölgeler, Hırka-i Saadet Odası ve Eyüp Cami. Bu yerlerin dışında kalan alanlar, en azından teorik olarak ziyaret edilebilirdi. Kuşkusuz bu durum özellikle saraylar dikkate alındığında Padişah'ın iznine tabi olması nedeniyle her zaman mümkün olmayabilirdi. Askeri bölgeler beklenebileceği gibi potansiyel casusluk faaliyetleri ya da sabotaj riskleri nedeniyle yasaklıydı. Örneğin, Almanya'dan gelecek bir kafilenin Anadolu Kavağı ve Yoroç Kalesi'ni görmek için talepte bulunması üzerine, konu askeri makamlara havale edilmiştir.

<sup>843</sup> Nadir Özbek, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Sosyal Devlet Siyaset, İktidar ve Meşrutiyet 1876-1914**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s. 80.

<sup>844</sup> “The Orient Express Stopped by Brigands”, **The Morning Post**, 2 Haziran 1891, s. 5; “Brindange in Turkey”, **Times**, 3 Haziran 1891; “The Railway Outrage in Turkey”, **Times**, 5 Haziran 1891; “Eight Days with the Brigands”, **Pall Mall Gazette**, 12 Haziran 1891, s. 6.

<sup>845</sup> Ahmet İhsan Tokgöz, **Matbuat Hatıralarım, (1888-1914)**, 3. Baskı, Türkiye İşbankası Yayınları, İstanbul, 2012, s. 97.

Karadeniz Boğazı Muhafızlığı da, ziyaretçilerin kendilerine eşlik eden bir görevli ile gezebilecekleri cevabını Tophane-i Amire Müşirriyeti'ne bildirmiştir. Askeriyenin onayının alınmasının nedeni bölgedeki askeri istihkâmlardır. Belgeye göre buraya gelen yabancıların hareketleri dikkatlice izlenmekteydi.<sup>846</sup>

Camiler söz konusu olduğunda ise devletin temel kaygısı, turistlerin kutsal yerlere saygılı olması ve giriş ücretiydi. Ancak giriş ücreti, devlet için turist kaynaklı bir sorun değildi. Buna yol açan görevlerini suiistimal eden cami görevlileriydi ve devletin bir istisna hariç camileri turistlere açık tutması, bu ziyaretlerden herhangi bir rahatsızlık duyulmadığını göstermektedir. Bu örneklerin dışında Osmanlı Devleti'nin turistlere karşı bir engelleyici tutumu yoktu. Daha ziyade, devlet adamları kendilerine yapılan başvurular doğrultusunda ziyaretçilerin seyahatlerini kolaylaştırmak için çaba sarf etmekteydi. Kuşkusuz bu durum daha çok elçilikleri tarafından adlarına başvuru yapılan kişiler için geçerliydi. Örneğin, 1912 yılında Macaristan'dan otomobil ile gelecek olan kişiler için Macar Otomobil Kulübü tarafından Peşte Şehbenderliği aracılığıyla yapılan başvuru bunu açıkça göstermektedir. Haziran ayının ikinci yarısında yapacakları on beş günlük yarış için kulüp, yarışa katılacak olan 30 otomobilin sınırdan kolayca geçmesi ve otomobillerde bulunacak kişilere pasaport ve şehadetname verilmesini ve gümrük işlemlerine tabi tutulmalarını Osmanlı makamlarından istemiştir. Edirne Vilayeti'ne ve Rüsûmat Nezareti'ne gerekli emirlerin yazılmasının yanı sıra otomobillerin sorunsuz bir biçimde İstanbul'a ulaşmaları için de bazı yol çalışmaları yapılmıştır. Otomobillerin geçecekleri güzergâh üzerindeki yollarda ve köprülerde onarım işlemleri "bir kazaya meydan verilmemek üzere" yapılmıştır. Daha sonra İstanbul'a gönderilecek bir iki araç dışında, otomobiller sorunsuz bir biçimde sınırdan geçmiş ve İstanbul'a ulaşmıştır.<sup>847</sup>

Turistler ile ilgili endişeleri artıran potansiyel tehditlerdi: turistlerin kendileri ve turistlerin arasına karışması muhtemel "erbâb-ı fesâd". Bu kişiler hakkında genellikle "tarassud" olarak ifade edilen bir çeşit takip işleminin yapılması ve olumsuz bir duruma meydan verilmemesi de sıklıkla ifade edilir. "Tarassud" sözcüğünden ne anlaşılması gerektiği açık olmamakla beraber güvenlik açısından herhangi bir problem yaşanmaması için bu kişilerin takip edilmesi ve gezdikleri yerlerde dikkatli olunması olarak kabul edilebilir. "Erbâb-ı fesâd" olarak kavramsallaştırılan riskli kişiler ve turistler arasındaki ilişki arşiv belgelerinde açıkça görülebilir. 28 Şubat 1902 günü İstanbul'a gelecek olan Celtic adlı gemide bulunan yüzlerce turist karaya çıkış işlemleri ile ilgili yazışmalar turistlerin gerekli kontrollere tabi tutulduktan sonra karaya adım atmalarını gerektiren genel işlemlerin yanı sıra devletin bu kişilerin arasında bulunması muhtemel tehditlere bakışını da yansıtır. Konuya ilişkin Yıldız Sarayı'ndan Hâriciye Nezâreti'ne gönderilen tezkerede, bu kadar büyük bir gemi ve bu kadar fazla sayıda yolcunun şimdiye dek İstanbul'a gelmediği ve yolcuların kim olduklarının incelenmesinin ve aralarında "erbâb-ı fesâd" olup olmadığının tespit edilmesinin güvenlik açısından

<sup>846</sup> BOA, BEO, 2431, 182280 (7 Şaban 1322/17 Ekim 1904), (8 Şaban 1322, 18 Ekim 1904), (9 Şaban 1322/19 Ekim 1904).

<sup>847</sup> BOA, DH. MTV, 25, 67 ( 20 Cemaziyevvel 1330/7 Mayıs 1912), (7 Cemaziyelahir 1330/24 Mayıs 1912), (24 Cemaziyelahir 1330, 10 Haziran 1912), (22 Recep 1330, 7 Temmuz 1912).

taşıdığı önem belirtilmiştir: “Afrika çölüne gider gibi vapurdan çıkarak memlekete dâhil olmaları bit tabi câiz olamayacağından”. Gemi, İstanbul’a gelip yolcular karaya çıkmaya başlayınca Saray’dan yeni bir yazı gönderilmiştir. Buna göre yolcuların pasaportları tek tek incelenmek yerine sadece karaya çıkan kişilerin isimleri alınmaktaydı. Bu durum ise “bir takım Ermeni fesedesiyile sâir bu makule uygunsuz kesânın bir suretle memlekete dâhil olmağa tasaddiden geri durmayacakları” dikkate alındığında tehlike arz etmekteydi. Bu kişiler “bir uygunsuzluğa tasaddi edecek olurlarsa”, ilgili görevliler sorumlu olacaktı. Yıldız Sarayı’ndan gönderilen ikinci yazı 28 Şubat 1902 tarihlidir.<sup>848</sup> Gemi bu tarihte limana demirlemiş ve 200 yolcu karaya çıkmıştı.<sup>849</sup> Saray, konuyu oldukça yakından takip etmekteydi.

Belgede kullanılan kavramlar Yıldız Sarayı’nın gelişmeleri nasıl gördüğünü anlamak için kullanılabilir. Noemi Levy Aksu’ya göre “erbâb-ı fesâd” kavramı, II. Abdülhamid döneminde “geniş çaplı kargaşalar” hakkında en fazla kullanılan ifadedir. Bu ifade, siyasi bir içeriğe sahip olmakla beraber daha çok Jön Türkler ve Ermeniler için kullanılmaktaydı.<sup>850</sup> “Uygunsuzluk” ise asayiş ve düzen ile ilgiliydi. Reinkowski, sözcüğün kamusal düzeni tehdit eden her türlü eylemi ifade etmek için kullanılan genel bir ifade olduğunu belirtmektedir. Eylemin kaynağı bir kişi olabileceği gibi bir grup da olabilirdi.<sup>851</sup> Bu uyarılar turistlerin kendilerini de kapsamaktaydı. Truva’yı ziyaret etmek için gelecek olan 350 Alman turiste engel olunmaması ancak “takayyüdat-ı lazıme” yapılarak, orada buldukları süre zarfında gözetim altında tutulmaları ve “zinhâr...uygunsuzluk vukuuna meydan bırakılmaması” Yıldız Sarayı’ndan emredilmiş, gerekli yerlere tebligatların yapılması istenmiştir.<sup>852</sup>

Ferdan Ergut’un belirttiği üzere Zâptiye Nezâreti’nin görevi, Padişah’a “tam ve güvenilir bilgi sağlamaktır”.<sup>853</sup> Ergut’un bu değerlendirmesinin turistler ve İstanbul özelinde karşılığı bulunmaktadır. Zâptiye Nezâreti, turistlerin hareketlerini kimi zaman günlük olarak yakından takip etmekte ve gerekli mercilere rapor olarak sunmaktaydı. Örneğin, Zâptiye Nezâreti’nden 20 Haziran 1898 günü, Yıldız Sarayı’na gönderilen bir belgede, 60 turistin Ayasofya ve Sultanahmet Camileri’ni, Müze-yi Hümayûn’u gezdikleri ve At Meydanı’ndaki dikili taşları inceledikleri bilgisi yer almaktaydı.<sup>854</sup> Bir başka örnekte ise İstanbul’a tren ile gelen kişilerin, aynı gün Şirket-i Hayriye’ye ait bir vapur ile Üsküdar’a gittikleri, Rîfai dervişlerini izledikleri ve ardından at arabaları

<sup>848</sup> BOA, İ. HUS, 94, 69 (17 Zilkaade 319/25 Şubat 1902), (20 Zilkaade 1319/28 Şubat 1902).

<sup>849</sup> Ahmed İhsan “Celtic Vapuru”, **Servet-i Fünûn**, 6 Mart 1902, s. 336.

<sup>850</sup> Aksu, a.g.e.,s. 69-70; Mürûr tezkerelerine ait işlemlerde de Ermenilere yönelik bu söylem görülebilir. Bkz. Turna, a.g.e.,s. 183-189.

<sup>851</sup> Reinkowski, a.g.e., s. 235.

<sup>852</sup> BOA, BEO, 32, 2375, (17 Zilhicce 1309/13 Temmuz 1892); Şam ve Baalbek’i ziyaret ettikten dört gün sonra Kudüs’e dönmek üzere Beyrut’a gemi ile gelecek 90 Fransız turist için de aynı işlemler talep edilmiştir. Bkz. BOA, Y.A. HUS, 3, 76 (25 Rebiülahir 1315/23 Eylül 1897).

<sup>853</sup> Ergut, a.g.e., s. 141-142.

<sup>854</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 21, 18 (30 Muharrem 1316/20 Haziran 1898); Ayasofya’yı 1 Ağustos 1898 günü ziyaret eden 11 turist hakkındaki belge için bkz. BOA, Y.PRK.ZB, 21, 97 ( 25 Rabiülevvel 1316/1 Ağustos 1898).

ile Haydarpaşa'ya giderek geri geldikleri rapor edilmiştir.<sup>855</sup> Bu belgelerde kimi zaman ne kadar süre saraylarda kaldıkları ve kimlerle ziyaret ettikleri de yer almaktaydı.<sup>856</sup>

Benzer örnekleri turistlerin şehre geliş, ikamet yerleri ve şehirden ayrılışlarına dair belgelerde de rahatlıkla görmek mümkündür.<sup>857</sup> İç bölgelerde seyahat eden kişilere yönelik takip işlemleri ise bu kişilerin gezilerini tek bir bölge ile sınırlamamaları ve uzun sürmesi nedeniyle, birçok bölgede takip edilmelerini hem de sürecin daha uzun sürmesine yol açmaktaydı. 1909 yılında Konya Vilayeti'nden üç Almanın, bölgede gezdikleri ve bazı tarihi eserlerin fotoğraflarını aldıklarını bildirmesi üzerine Dâhiliye Nezâreti, sıradan kişilerin gezilerine dair bilgi aktarımına gerekli olmadığını ancak şüpheli olanların iletilmesini ifade etmiştir.<sup>858</sup> Bu kişilere dair belgelerde kendilerinin gizlice takip edildikleri ve ne zaman nereye ulaştıklarının yanı sıra şüpheli bir hareketlerinin olup olmadığı da belirtilmekteydi. Böylece merkezi hükümet bu kişilerin hareketlerinden haberdar olmakta, bir sonraki durağın bildirilmesi üzerine de yerel idareler, bölgelerine gelecek kişilere karşı gerekli önlemleri alabilmekteydi.<sup>859</sup> Örneğin, 1902 yılında Ankara Vilayeti'nin gönderdiği şifreli bir telgrafi alan İstanbul, bir gün önce Yozgat'a gelen İngilizlerin, mürûr tezkerelerinin incelendiğini ve Yozgat'a gelene kadar hangi güzergâhı takip ettikleri ve Ankara'ya kadar nerelere uğrayacakları bilgisine vakıf olması mümkündür. Ankara Vilayeti, bu kişilerin, kendilerine fark ettirilmeden takip edilmesi gerektiğini Kayseri'ye bildirmiş, Ankara'ya geldiklerinde ise takip edileceklerini belirtmiştir. İki İngiliz, Ankara'ya gelmiş ve şehrin "bazı mahallerini temâşa ederek" trenle İstanbul'a gitmişlerdir. Ankara valisi bu kişilerin uygunsuz bir hareketi görülmediğini de yazısına eklemiştir.<sup>860</sup> 1908 yılında ise bir yıl içinde Suriye ve Baalbek'e ne kadar yabancının geldiği Suriye'den talep edilmiştir.<sup>861</sup>

Turistlerin kaleme aldıkları seyahatnameler de bu takip sürecinden etkilenmekteydi. Gümrüklerde ya da ülke içerisinde tespit edilen seyahatnamelerin yapılan inceleme sonucunda zararlı oldukları tespit edildiğinde ülkeye girişi ve basımının durdurulması için gerekli makamlara emirler gönderilmekteydi. Ali Birinci'nin belirttiği gibi eserler gümrüklerde, 1882 yılında Maarif Nezâreti'ne bağlı olarak Encümen-i Teftiş ve Muâyene tarafından incelenmekteydi. Burada çalışan memurlar gelen metinleri incelemek için yeterli dil becerilerine sahip kişilerdi.<sup>862</sup>

<sup>855</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 36, 46 (7 Safer 1324/2 Nisan 1906); Benzer bir örnek için bkz. BOA, Y.PRK, ZB, 63, 36, (Muharrem 1324/Mart 1906).

<sup>856</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 22, 37, (27 Zilkaade 1316/29 Mart 1899), BOA, Y.PRK, ZB, 21, 63 (17 Safer 1316/7 Temmuz 1898); BOA, Y.PRK, ZB, 30, 111 (27 Cemaziyelahir 1319/11 Ekim 1901).

<sup>857</sup> BOA, Y.PRK, ZB, 15, 49, (27 Ramazan 1312/24 Mart 1895); BOA, Y.PRK, ZB, 6, 35 (13 Şaban 1322/ 23 Ekim 1904).

<sup>858</sup> BOA, DH. MUİ, 32, 25 (25 Şevval 1327/9 Kasım 1909), 2(0 Şevval 1327/4 Kasım 1909).

<sup>859</sup> BOA, DH. MKT, 1011, 38 (21 Recep 1323/21 Eylül 1905); BOA, Y.EE, KP, 11, 1066 (30 Muharrem 1318/30 Mayıs 1900); BOA, Y.MTV, 259, 39 (7 Safer 1322/23 Nisan 1904).

<sup>860</sup> BOA, DH. MKT 501, 5 ( 27 Muharrem 1320/6 Mayıs 1902), (29 Muharrem 1320/8 Mayıs 1902), (1 Safer 1320/10 Mayıs 1902).

<sup>861</sup> BOA, BEO, 3279, 245883 (19 Safer 1326/23 Mart 1908).

<sup>862</sup> Ali Birinci, "Osmanlı Devleti'nde Matbuat ve Neşriyat Yasakları Tarihine Medhal", **Türkiye Araştırmaları ve Literatür Dergisi**, Cilt 4, Sayı 7, 2006, s. 303, 309, 324.

Haziran 1901 tarihinde, “Adriyatik Denizi’nin Öte Tarafıyla Balkanlar’da bir Seyahat” adlı kitap yapılan inceleme sonrasında Osmanlı ile ilgili kısmının “bir takım bedhahane bir takım tafsilat-ı kazibe” içermesi nedeniyle yasaklanmıştır. Metin siyasi nedenlerden dolayı sorunlu bulunmuştur. Ülkeye girişinin önüne geçilmesi ve var olanlara da el konulması için Dâhiliye, Zâptiye, Posta ve Telgraf Nezâreti’nin yanı sıra gümrüklere ve maarif müdürlüklerine de gerekli yazılar gönderilmiştir.<sup>863</sup> Tam tersi durumlarda ise bu kişilerin ödüllendirildiğini gösteren örneklerin bulunması, yurt dışındaki temsilciliklerin seyahatnameleri takip ettiklerini diğer bir ifade ile devletin, topraklarında gezen kişiler ile ilişkisinin ülkeden çıkış işlemleri ile sona ermediğini göstermektedir. Amerika Birleşik Devletleri’nde II. Abdülhamid lehine yayımlar yapan ve 4. Derece Mecidiye Nişanı verilmiş olan bir kişiye, yayınladığı bir seyahatnamede Padişah’a yönelik olumlu seyahatnamesi Washington Sefareti’nden gönderilmiştir. Bu eserden dolayı, duyulan memnuniyetin kendisine iletilmesine karar verilmiştir.<sup>864</sup>

Yasaklı seyahatnameler ve gezi rehberlerinden bazıları şunlardır:

Max Freiherr von Oppenheim, *Von Mittelmeer Zum Persischen Golf*, Berlin, 1900<sup>865</sup>  
Edmonde de Amicis, *Konstantinople*<sup>866</sup>  
Marion Crawford, *Konstantionopol*, Londra, 1896<sup>867</sup>  
Ramsey, *Renhüma-yı Dersaadet*<sup>868</sup>  
*Rehber-i İstanbul*  
*İstanbul ve Civarı*<sup>869</sup>  
*Orienten*  
*Das Heilige Land*<sup>870</sup>

Bununla beraber her seyahatnamenin yasaklandığı ya da yapılan incelemelerin hatasız olduğu düşünülmemelidir. Çünkü matbuat yasaklarının kapsamı oldukça geniş olduğu gibi muğlaktı ve bir memur tarafından muzır kabul edilen bir eserin başka bir memur tarafından sorunsuz görülmesi karşılaşılan durumlar arasındadır. Yine memurların dil bilgilerinin bu işin üstesinden gelmek için yeterli olmadığı da hatırlanmalıdır.<sup>871</sup> Örneğin, Sadâret’e ait 29 Aralık 1891 tarihli bir belgede, Ahmed Cevdet Paşa tarafından *Tarih-i Cevdet*’i kaleme alırken kullandığı eserlerden bazılarının memurlar tarafından muzır olarak kabul edilmesi memurların “adem-i vukûf ve dikkati”ne bağlanmaktadır.<sup>872</sup>

<sup>863</sup> BOA, MF, MKT, 585, 47 (28 Safer 1913/16 Haziran 1901), (1 Rebiülevvel 1319/18 Haziran 1901).

<sup>864</sup> BOA, BEO, 375, 28087 (11 Ramazan 1311/18 Mart 1894); İstanbul’u ziyaret eden bir gazetecinin olumlu izlenimlerine dair yazmış olduğu bir yazı da Peşte Şehbenderi tarafından İstanbul’a gönderilmiştir. Bkz. BOA, Y, PRK. EŞA, 9, 76, (11 Şevval 1306/10 Haziran 1889). Başka bir örnekte ise Suriye’de seyahat etmiş bir kişinin, yerel halktan bir şehirden 10.000 kişinin Amerika’ya göç ettiği yönünde aldığı bilgileri yayınlaması üzerine, bu durumun gerçeği yansıtmadığı araştırılmıştır. Bkz. BOA, DH, MKT, 171, 82 (9 Cemaziyelahir 1311/18 Aralık 1893), (5 Şaban 1311/11 Şubat 1894).

<sup>865</sup> BOA, DH, MKT, 481, 36 (26 Zilkaade 1319/6 Mart 1902); BOA, MF, MKT, 612, 20 (21 Cemaziyelahir 1319/5 Ekim 1901).

<sup>866</sup> BOA, MF, MKT, 158 86 (28 Cemaziyelahir 1310/17 Ocak 1893).

<sup>867</sup> BOA, MF, MKT, 644, 30 (29 Muharrem 1320/8 Mayıs 1902).

<sup>868</sup> BOA, MF, MKT, 81, 8 (17 Şaban 1309/17 Mart 1892).

<sup>869</sup> BOA, MF, MKT, 181, 34 (7 Rabiülevvel 1311/18 Eylül 1893).

<sup>870</sup> BOA, MF, MKT, 421, 55 (7 Cemaziyelahir 1316/23 Eylül 1898).

<sup>871</sup> BOA, BEO, 402, 30137 (10 Zilkaade 1311/15 Mayıs 1894).

<sup>872</sup> BOA, Y.A, HUS, 254, 78, (26 Cemaziyelahir 1309/28 Aralık 1891).

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Osmanlı topraklarına seyahat eden kişilere dair çalışmaların birbirini tekrar etmesi ve genellikle benzer kaynaklar üzerinden kaleme alınması, seyahat çalışmalarının aynı alana sıkışmasına ve yeni verilerin elde edilememesine yol açmıştır. Bu tespit özellikle Türkiye’de yapılan çalışmalar söz konusu olduğunda geçerlidir. Bu durum kısmen, kaynakların farklılıklarına karşın, bir dereceye kadar aynı resmi yansıtılmalarından ileri gelmektedir. Genellikle oryantalizm söyleminin izlerini tespit etmek ya da Batı’da yüzyıllar boyunca yerleşmiş olan Doğu’ya ilişkin fikirleri ve bunların nasıl bir seyir izlediğini anlamak için kullanılan seyahatnamelerin çoğunlukla, kişisel hikâyeleri barındırmalarına karşın, aynı bakış açısını sunmaları nedeniyle elde edilen sonuçlar da aynı kalmaktadır. İncelenen seyahatname sayısı arttıkça elde edilen bulgular da artabilir ancak yine de odak noktası seyahatin kendisi ya da seyahat sürecinin parçaları olmayan çalışmalarda bulgular çoğu kez birbirinin tekrarı ya da farklı kalemlerdeki yansımalarıdır. Bundan dolayı seyahat çalışmalarına dair mevcut birikime yapılan katkı sınırlı kalmaktadır. Bu sorun ancak kaynaklar farklı problemler için kullanıldığında ve arka plana itilen aktörler dikkate alındığında aşılabilir, yeni bakış açıları ile süreç daha kapsamlı ele alınabilir.

Osmanlı Devleti’nin topraklarına seyahat eden kişiler ile ilişkisi genellikle, ikincil kaynaklar üzerinden incelenmiş ve devletin rolü sınırlı ölçüde takip edilmiştir. Bu çalışmalarda, seyahatin bir değişime uğrayıp uğramadığı da yine merkezi bir problem olarak görülmemiştir. Bu çalışma ise seyahatnamelere ilişkin çalışmaların çoğu kez dikkate almadığı bir noktayı, seyahati ve devleti aynı çatı altında incelemeye çalışmıştır. Batılıların gözlemleri kullanılmakla beraber odak nokta, ziyaretçinin Osmanlı dünyasını algılama ve ifade etme biçimi değildir. Araştırma çerçevesinde seyahatin geleneksel ve modern biçimi, turisti ortaya çıkaran süreç ve turistlerin devlet ile olan ilişkisi incelenmiştir. Turistlerin ülkelerinden yola çıktıkları andan itibaren devlet ile nasıl bir iletişime geçtikleri ve devletin turistleri topraklarından ayırdıktan sonra bile takip ettiği örnekler dikkate alınmıştır.

XIX. yüzyılda sanayileşme ile yaşanan gelişmelerin doğrudan bir uzantısı olarak Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen seyahatler değişmiş, Osmanlı toprakları geniş bir ziyaretçi kitlesine açılmıştır. Ulaşım araçları ve seyahat alt yapısı her geçen gün yeni bir atılım gösterdikçe, seyahat eden kişilerin sayısı da buna paralel artmıştır. Bu gelişmelerin sonucunda turistler Osmanlı şehirlerinin sürekli bir parçası haline gelmiştir. Bu süreç; Osmanlı’nın dünya ile olan iletişim kanallarının çeşitlenmesi dönemin bir parçası olarak meydana gelmiştir. Ulaşım alanında yaşanan bu kökten değişim seyahat eden bireyin yapısında da değişiklikleri kaçınılmaz kılmıştır. Turistler bilinmeyen bir dünya karşısında keşif seyahatine çıkan kişiler değil, her şeyin önceden planlandığı

gezileri deneyimleyen kişiler olmuştur. Seyahat, bilinen bir dünyaya bilinen şartlarda gerçekleştirilen seyahatler haline gelmiştir. Bunun sonucunda zamana ve para sahip bireyler için dünyanın diğer ülke ve şehirlerine yapılan gezilerde olduğu gibi Osmanlı topraklarında gezmek, tarihi eserleri ve yerel halkı görmek belirsizliklerle dolu bir seyahat olarak görülmemeye başlamıştır. Önceki yüzyıllarda hâkim özne konumunda olan erkeğin yanında kadın ve çocuklar da seyahat etmeye başlamıştır. Ancak tüm bunların yanında unutulmaması gereken önemli bir husus; macera peşinde olanı, bilinmeyi keşfetmeye çalışan ya da araçlar kullanarak steril bir alanda seyahat etmeyen kişilerin de olduğudur. Seyahatin değişimi turizm öncesi seyahat biçimine son vermemiş, onun yanında yeni seyahat pratiklerini mümkün kılmıştır. Diğer bir ifade ile eski, yeni ile birlikte var olmaya devam etmiştir.

Turistlerin seyahatleri ise günümüzde olduğu gibi tarihsel ve dini geçmişin en yoğun görünür olduğu bölgeleri kapsamaktaydı. Bu nedenle Filistin, Suriye, İzmir, Truva ve İstanbul turistlerin sürekli olarak ziyaret ettikleri yerlerdi ve gezi programlarının ayrılmaz birer parçalarıydı. Turistlerin kültür gezilerinde ziyaret ettikleri bu yerler hizmet ağlarının ve turizm ekonomisinin en canlı olduğu bölgelerdi. II. Abdülhamid özelinde ise bizzat padişahın kendisi turistik bir imge, İstanbul gezisinin önemli parçalarından biri haline gelmiştir. Tercümanların faaliyetlerinin bu yerlerde olması da pazarın yarattığı talepten kaynaklanmaktaydı. Turistik güzergâhları ise turistler gezi dönemlerinde diğer bir ifade ile her bir bölge için ya da gezinin tamamı için en uygun iklim koşullarında ziyaret etmekteydiler. İlkbahar ve sonbahar ayları turistlerin Osmanlı topraklarına en fazla uğradıkları dönem olurken, hizmet sağlayıcıların da iş yoğunlukları ve kazançları bu dönemlerde artmaktaydı. Müşteri yoğunluğunun azaldığı aylarda ücret ve fiyatların da düşüş göstermesi, günümüz dünyasında da geçerli olan bu durumun köklerinin daha eskilerde yattığına işaret etmektedir.

Turistlerin ziyaretlerinden dolayı ise önemli bir pazar ortaya çıkmış ve seyahat acentelerinin yanı sıra bağımsız çalışan tercümanların ve turistlere hizmet eden katırcıların, silahlı korumaların, aşçıların ve hatıra eşya satan kişilerin de parçası olduğu bir turizm ekonomisi şekillenmiştir. Turistlere hizmet eden araçların hatıratlarının mevcut olmaması ve seyahat acentelerinin programları, seyahatnameler ve arşiv belgelerinde bu kişilere ancak dolaylı ve sınırlı ölçüde değinilmesi, iki dünya arasında hizmet eden kişilerin bakış açılarını izlemeyi imkânsız kılmaktadır. Bundan dolayı hikâye eksik ve çoğu kez tek taraflı olarak ele alınabilir.

Turistler kendilerine sunulan seyahat paketlerinden bir tanesini satın alarak gezilerini dini ve tarihi geçmişin en önemli mekânları olan Filistin, Suriye, İzmir ve İstanbul'da gerçekleştirmekteydi. Ancak turistlerin özellikle hayallerinde yer işgal etmiş Doğu imgesi dikkati alındığında, gezilerinden beklenen tatmini elde ettiklerini söylemek oldukça zordur. Özellikle, Cuma günleri gerçekleştirilen selamlık törenine katılan turistler için Padişah'ın "korkunç" olmayan görüntüsü hayal kırıklığı yaratmaktaydı. Hayalkırıklığına yol açan diğer bir önemli neden ise modernleşmenin ve artan Batı etkisinin Osmanlıların kendilerine dair izlerin giderek silinmesine yol açmasıydı. Kıyafet reformu,



Yeniçeri Ocağı'nın ortadan kaldırılması ve şehirlerin bazı bölgelerinin Avrupalı özellikler kazanması, Doğu'nun giderek Doğu olmaktan çıkmasına yol açmıştır. Bu sürecin sonucunda şaşalı kıyafetler giyen hükümdarın yerini Batılı bir görüntü sergileyen Osmanlı sultanının alması hayallerdeki hükümdar imgesi ile çelişiyordu. Bu çelişki ne kadar büyük olursa hayal kırıklığı da o denli derin ve kesin olmuştur.

Osmanlı topraklarının sahip olduğu tarihi ve dini zenginlik turistleri kendisine çekerken, devlet adamları turistlerin de tabi oldukları uygulamalarla sınırlarını korumaya çalışmaktaydılar. Pasaport, mürûr, gümrük, tercümanlar ve otellere yönelik nizamnamelerle devletin nihai amacı sınırlarından içeri geçen kişileri tespit etmek ve ülke içerisinde buldukları süre zarfında da bilgi ve onayı dâhilinde hareket etmelerini sağlamaktı. Bu bürokratik işlemler ve takip süreçleri turistlere özel düşünülmemeyen, XIX. yüzyılda devletin giderek kendisini daha fazla hissettiren, modern iletişim ağı ile desteklenen merkezileşme projesinin bir parçasıydı. Kendisini her geçen gün daha fazla savunmada hisseden devlet, modernleşme projesi kapsamında, gücünü uzak şehirlere kadar dayatmaya ve ülkede olup bitenlere ilişkin modern iletişim imkânlarının da yardımıyla daha fazla ve daha hızlı bilgi sahibi olma imkânına kavuşmuştu. Merkezde belirlenen nizamnamelerin, örneğin pasaport nizamnamesinin ne kadar etkin bir biçimde uygulandığı tartışmalı da olsa, devletin politikalarını belirleyen ana husus etkin bir biçimde kontrolü sağlamaktı. Bu açıdan bakıldığında, Osmanlı Devleti açısından turistler diğer yabancılardan farklı bir öneme sahip değildi. Turistler de mekânları hızla aşan ziyaretçiler olan bu politikanın tatbik edildiği unsurlardan bir tanesiydi. Dolayısıyla devlet adamlarının gözünde, günümüzde olduğu gibi turistleri ülkeye çekmek, para kazanmak ya da ülkeye dair olumlu bir imaj yaratmak amacıyla bir program ya da çalışma en azından 1916 yılına kadar yoktu. XIX. yüzyılda içinde bulunulan siyasi, askeri ve ekonomik gelişmeler dikkate alındığında, devlet adamlarının enerjilerini böyle bir girişime harcamamaları da doğal kabul edilebilir. Önemli bir istisna 1890 yılında çıkarılan ve daha sonra yinelenen tercümanlara ilişkin nizamnamedir. Bu nizamnamenin çıkarılması devletin gözünde İstanbul'a gelen ziyaretçi sayısında belirgin artışa işaret etmekle beraber özel olarak hedeflenen şehri ve ülkeyi tanımayan ve kısa süreli ziyaretleri esnasında pratik bilgilere ihtiyaç duyan turistlerdi. Turistlerin tercümanlar tarafından zarara uğratılmamaları önemli görülmeyle birlikte arka planda yatan ana neden turistlerin aracı olarak Batı'ya Osmanlı'ya dair haber veren hüviyetletiydi. Tercümanların verdikleri yanlış bilgilerle yerelde oluşturulan yanlış imaj, turistler ülkelerine döndüklerinde daha geniş bir alanda ses getirmektedir. Devletin amacı da bu yanlış imajı düzeltmek üzere sorunun kaynağı olarak görülen tercümanlardı. Nizamname, devletin turizme karşı geliştirmekte olan bilincine ve de yüzyıl sonuna doğru artan turist yoğunluğuna işaret etmektedir.

Devletin gözünde turistler söz konusu olduğunda önemli olan, herhangi bir asayiş problemine yol açmadan seyahatlerini tamamlayıp ülkelerine dönmeleriydi. Bu durumu sağlamak adına hem yabancı ülkelerdeki temsilcilikler, hem de ülke içerisinde gerekli memurlara bildirimler yapılmakta ve riskli kabul edilen durumlara ilişkin gerekli talimatlar verilmekteydi. Devletin turistlerle olan

ilişkisi tek yönlü değildi ve turistler kadar devlet de bu sürecin önemli bir parçasıydı. Bu zamana kadar genellikle dikkate alınmayan ve âdeta Osmanlı Devleti'nin gezilerde herhangi bir müdahalesi olmadığını işaret eden, devletin pasif bir gözlemci olduğu yargısı doğru değildir. Tespit edilebildiği kadarıyla devlet, gezi sürecinin başlangıcından bitişine kadar müdahil olmaktaydı. Aslında bu durum oldukça doğaldır çünkü turistlerin gezilerini gerçekleştirebilmeleri için Osmanlı Devleti'nin onayına ve yardımına ihtiyacı vardı. Nitekim İstanbul'daki sarayları gezmek ya da selamlık merasimine kabul edilmek isteyen turistlerin, elçilikler aracılığı ile izin almaları gerekmektedir.

Herhangi bir devletin topraklarına seyahat etmek isteyen kişileri denetlemesi ya da ülkesinde seyahat eden kişilerin belirlemiş olduğu düzenlemeler uyarınca gezilerini gerçekleştirmelerini sağlamaya çalışması oldukça doğaldır. Bu durum devlet olmanın temel şartlarından bir tanesidir. Dolayısıyla, devletin müdahil olması değil olmaması problem teşkil etmelidir. Ancak Osmanlı Devleti dönemin genel resmi dikkate alındığında seyahat düzenlemeleri konusunda dünyanın genelinden farklı bir resim sergilemekteydi. Osmanlı Devlet adamlarını bu önlemleri almaya iten nedenler kuşkusuz risklerin Avrupa'da olduğundan fazla olmasıydı. II. Abdülhamid döneminde devletin uzun bir süredir mücadele etmekte olduğu milliyetçi hareketler ve dış müdahaleler yanı sıra giderek artan Ermeni tehdidi sınır güvenliğini daha da önemli hale getirmiştir. Bunun yanı sıra ülke içerisindeki yabancıların varlıkları da bununla orantılı olarak riskli hale gelmiştir. Bu genel çerçevenin içerisinde devlet adamlarının turistleri herhangi bir engelleyici tutumu söz konusu değildir. Devlet turistlere gerekli tüm kolaylıkları sağlamaya çalışmış ve elçilikleri ya da konsolosluklarının başvurusu halinde, ziyaret edecekleri bölgelerdeki memurlara gerekli emirleri göndermiştir.

Siyasi gelişmelerin turistik gezileri doğrudan etkilediğine ya da Osmanlı Devleti'nin belirli bir ülke ile yakınlaşmasının o ülkeden gelen turistlere ayrıcalık tanıdığını ilişkin somut veriler yoktur. 1906 yılında İstanbul'u ziyaret eden Amerikalı turist kafilesine, aynı talepte bulunan Alman turist kafilesine Hazine-i Hümayûn ziyareti için verilen iznin verilmediğini belirten bir Amerikan gazetesi, siyasi nedenlere işaret eden bir haber yayınlamış olsa da, Almanya ile yakınlaşmanın ya da bir başka ülke ile yaşanan siyasi gerilimlerin gezileri etkilediğini düşündürtecek veriler yoktur. En azından uzun süreli etkilere dair bilgi bulunamamıştır. Yine de belirli bir yakınlaşma kısmen etkili olmuş olabilir. Ancak bu genel politikadan ziyade detaylarda kendisini hissettirmiş olmalıdır. Örneğin, selamlık merasimi ya da saraylara ziyaret, camiler ya da müzeler söz konusu olduğunda gibi herkese açık bir değildi; cuma günü padişahı izlemek ya da saraylarda gezmek devletin tanıdığı bir ayrıcalıktı.

Bu konuda daha sonra yapılacak çalışmalar, özellikle yabancı arşivlerden elde edilecek veriler, Osmanlı Devleti'nde seyahat eden turistlerin, kendi temsilcilikleri ile nasıl bir diyalog kurduklarını ve yabancı temsilciliklerin Osmanlı memurları nezdinde vatandaşlarının haklarını nasıl savduklarını daha detaylı bir biçimde gösterebilir. Bunun yanı sıra, İngiltere'deki Thomas Cook

and Son şirketinin arşivi, Osmanlı Devleti'nde turizm tarihinin yazılması için oldukça önemlidir. Ancak arşivin tadilat aşamasında olması nedeniyle böyle bir çalışma kısa zamanda mümkün gözükmemektedir. Yine Osmanlı basınında yapılacak ayrıntılı taramalar, basının turistlere dair haberlerini ve dolayısıyla Osmanlıların turistler hakkında ne tür bilgiler edindiklerinin tespit edilmesi için oldukça değerlidir.



## YARARLANILAN KAYNAKLAR

### a. Arşiv Kaynakları

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Babıâli Evrâk Odası (BEO), 2240/ 67964; 2225/166814; 2175/163118; 1802/135113; 2190/164177; 911/68273; 84/6268; 2360/17969; 927/69482; 1100/82442; 1179/88393; 2360/176969; 2431/182300; 2564/192254; 905/67829; 1096/82141; 1802/135113; 2296/172168; 2175/163118; 110/ 82554; 903/ 67681; 1101/82554; 2296, 172168; 2190/164777; 2431,182280; 1100/82442; 3860/289487; 3815/286114; 2017/151218; 2524/189268; 1683/126178; 1709/12812; 2167/162473; 2175/163118; 2394/179519; 905/67829; 2190/164177; 3769/282644; 3860/289487; 3815/286114; 749/56175; 2800/209992; 24/1741; 810/60736; 1255/94098; 206/15427; 295/22104; 738/55345; 3279/245883; 375/28087; 4079/305890; 2431/182280; 402/30137; 32/2375.

Dâhiliye Nezâreti Mektubî Kalemi (DH. MKT), 796/27; 1276/100402;2054/20; 455/15; 940/ 36; 441/22; 1244/ 36; 1152/77; 1941/66; 1644/58; 2816/7; 2812/77; 2509/5; 898/85; 995/57; 2509/5; 2188/15; 939/24; 773/27; 897/29; 490/29; 1970/68; 2242/52; 1970/68; 939/24; 482/ 29; 1970/68; 2509/ 5; 452/71; 2893/67; 763/25; 2188/15; 995/57; 481/36; 1200/46; 1071/14; 428/29; 1138/12; 2863/98; 1011/38; 501/5 ; 171/82; 481/36; 490/29.

Dâhiliye Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemi Evrâkı (DH.EUM,THR), 96/4; 105/4; 97/49; 97/ 46; 12/13; 36/13,7/443.

Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı (DH.H), 21/17.

Dâhiliye Nezareti Şifre Evrakı (DH.ŞFR), 390/40.

Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrâkı (DH. MUI), 32/25.

Dâhiliye Nezareti Mütenevvia Evrakı (DH.MTV), 25/67.

Hariciye Nezareti Siyasi( HR.SYS), 194/ 6.

Hâriciye Nezâreti Tercüme Odası Evrâkı (HR.TO), 265/21; 343/57; 111/50; 265/71.

İrâde Dâhiliye (İ.DH), 1283,101039; 1126/88038; 1356/41; 1356/1316; 1144/89253; 1180/7892259.

İrâde Hususi (İ.HUS), 94/69; 120/18; 140/37; 12/56.

İrâde Maarif (İ.MF), 10/53.

İrâde Mabeyn-i Hümayûn (İ.MBH), 5/19; 5/1329; 5/40.

İrâde Meclis-i Mahsus (İ.MMS),116/4994.

İrade Taltifat (İ.TAL), 48/54.

Maarif Nezâreti Mektûbî Kalemî (MF. MKT), 158/86; 132/103; 644/30; 421/55; 181/34; 118/66; 585/47; 585/47; 612/20; 81/8; 1074/73.

Meclis-i Vâlâ Evrâkı (MVL), 772/6.

Şûrâ-yı Devlet (Ş.D.), 2555/33; 1217/18;255/44; 2663/11.

Yıldız Sadâret Husûsî Maruzât (Y.A.HUS), 420/63; 164/59; 376/127; 494/136; 325/133; 327/46; 420/63; 406/3; 324/11; 207/21; 486/11; 259/3; 477/ 66; 469/11; 425/82; 207/ 21; 217/57; 477/66; 446/10; 254/78; 3/7.

Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrâkı (Y.EE.KP), 11/1066.

Yıldız Mütenevvi Maruzât Evrâkı (Y.MTV), 189/38; 226/83; 226/ 83; 26/3; 189/17; 259/39;78/134;265; 78/134.

Yıldız Perakende Evrâkı Askerî Maruzât (Y.PRK.ASK) 169/63; 205/28; 71/39; 69/96; 171/58; 147/77; 195/95; 205/28; 169/63; 177/70; 255/55; 69/100; 84/11.

Yıldız Perakende Dâhiliye Nezâreti Maruzatı (Y. PRK.DH), 4/4; 12/55.

Yıldız Perakende Elçilik ve Şehbenderlik Tahriratı ( Y.PRK, EŞA), 6/71; 13/27; 9/76.

Yıldız Perakende Evrâkı Hazine-i Hassa ( Y.PRK, HH), 30/37; 37/14.

Yıldız Perakende Evrâkı Hâriciye Nezâreti Maruzâtı (Y.PRK.HR), 16/3.

Yıldız Perakende Evrâkı Evrâkı Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi (Y.PRK.MYD), 23/72.

Yıldız Perakende Evrâkı Şehremaneti Maruzâtı (Y.PRK.ŞH), 13/66.

Yıldız Perakende Evrâkı Teşrifat-ı Umumiye Dairesi (Y.PRK.TŞF), 7/41; 5/61; 1/15; 4/10.

Yıldız Perakende Umum Vilayetler Tahriratı (Y.PRK.UM), 41/71; 41/28.

Yıldız Perakende Evrâkı Zabtiye Nezâreti Maruzâtı (Y.PRK.ZB), 10/10; 28/21; 8/4; 26/84; 7/83; 21/18; 3/89; 5/47 36/59; 15/95; 25/28; 5/47; 10/9; 71/39; 27/113; 21/63; 22/37; 22/37; 27/21; 25/91; 36/76;3 6/92; 30/11; 6/35;63/36.

Zabtiye Nezâreti Evrâkı (ZB), 595/13; 35/6; 31/73; 338/93; 336/139;15/49.

National Archieve (TNA).

TNA, FO, 372/34/17.

## **b. Diğer Kaynaklar**

**1896-97 Programme of Arrangements for Cook's Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.,** Thomas Cook and Son, Londra.

**1897-1898 Programme of Arrangements for Cook's Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.,** Thomas Cook and Son, Londra.

**1900 Programme of Arrangements for Cook's Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.,** Thomas Cook and Son, Londra.

- Acun, Fatma (2002), “Seyyah Söylemi ve Trabzon’a Gelen Yabancı Seyyahlar”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih, Dil ve Edebiyat Sempozyumu, 3-5 Mayıs 2001 Trabzon** (Mithat Kerim Aslan ve Hikmet Öksüz), Trabzon, 2002, 1, 143-149.
- Adelson, Roger (1975), **Mark Sykes Portrait of an Amateur**, Jonathan Cape, Londra.
- Ahmet Mithad Efendi (2001), **Âdâbı Muâşeret Yahut Alafranga**, (Haz. İsmail Doğan), Akçağ Yayınları, Ankara.
- A Hand-book for Travellers on the Continent** (1836), John Murray and Son, Londra.
- A Hand-Book For Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, Constantinople** (1840), John Murray, Londra.
- A Hand-Book for Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, and Constantinople** (1845), John Murray, Londra.
- A Handbook for Travellers in Turkey** (1854), John Murray, Londra.
- Ahmed Cevdet Paşa (1991), **Tezahir 21-39**, (Haz. Cavid Baysun), Ankara, Türk Tarih Kurumu.
- Ahmet İhsan (2007), **Avrupa’da Ne Gördüm, Tuna’da Bir Hafta**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- \_\_\_\_\_ (1893), “Bâd-i Hevâ Seyahat”, **Servet-i Fünûn**, 368.
- Ahmet Mithat Efendi (2001), **Avrupa Âdâb-ı Muâşereti Yahut Alafranga**, Akçağ Yayınları, Ankara.
- Ahmet Rasim (2013), **Şehir Mektupları**, (Haz. Hande Çetin Ongun), Kapı Yayınları, İstanbul.
- Akçura, Gökhan (8 Temmuz 1990), “Turizm Yıl Sıfır 2”, **Güneş**.
- Akın, Nur (2001), **19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera**, 3. Basım, Literatür Yayınları, İstanbul.
- Akpınar, Mahmut (2001), **Osmanlı Devleti’nde Şehbenderlik Müessesesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas.
- Aksel, Malik (2011), **İstanbul’un Ortası**, Kapı Yayınları, İstanbul.
- Aksu, Noemy Levy (2017), **Osmanlı İstanbul’unda Asayiş 1879-1909**, (Çev. Serra Akyüz), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Alkan, Ahmet Turan (1997), **Sıradışı Bir Jön Türk Ubeydullah Efendi’nin Hatıraları**, 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Alkan, Necmettin (2008), **Dış Siyasetin Bir Aracı Olarak Hükümdar Gezileri: Kaiser II. Wilhelm’in 1898 Şark Seyahati**”, **Osmanlı Araştırmaları XXXI**, İstanbul, 9-53.
- \_\_\_\_\_ (2010), “Avrupalı Seyyahların Tasvirlerinde Gümüşhane ve Çevresi”, **History Studies**, 2/1, 82-97.

- \_\_\_\_\_ (2015), **Karükatürlerle Oryantalizm Avrupa'nın Türk ve Türkiye Algısı**, Selis Yayınları, İstanbul.
- Allen, Esther (2008), "Money and Little Red Books": Romanticism, Tourism, and the Rise of the Guidebook", **Literature Interpretation Theory**, 7 (2-3), 213-226.
- Alus, Sermet Muhtar (21 Mart 1951), "İstanbul'da Seyyahlar", **Akşam**.
- \_\_\_\_\_ (t.y.), "Bir Zamanlar İstanbula Gelip Giden Seyyah Vapurları ve Seyyahlar" **Akşam**.
- \_\_\_\_\_ (1995), **İstanbul Kazan Ben Kepçe**, (Haz. Necdet Sakaoglu), İletişim Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (2005), **30 Sene Evvel İstanbul 1900'lü Yılların Başında Şehir Hayatı**, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Amicis, Edmondo de (2013), **İstanbul (1874)**, 3. Baskı (Çev. Beynun Akyavaş), TTK Yayınları, Ankara.
- Anderson, Martin (2012), "The Development of British Tourism in Egypt, 1815 to 1850", **Journal of Tourism History**, 4:3, 2012, 259-279.
- Armstrong, John ve Williams, David M. (2011), **The Impact of Technological Change: The Early Steamship in Britain**, International Maritime Economic History Association, St. John's.
- Arslan, Aytuğ ve Polat, Hasan Ali (2015), "The Ottoman Empire's First Attempt to Establish Hotels in Istanbul: The Ottoman Imperial Hotels Company", **Tourism Management** 51, 103-111.
- \_\_\_\_\_ (2016), "Guidance Services and Legal Regulations Aimed at Interpreters and Guides in the 19th century Ottoman Empire", **Tourism Management Perspectives**, 2016, 19, 40-47
- Avcı, Yasemin (2004), **Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Kenti: Kudüs (1890-1914)**, Phoenix Yayınları, Ankara.
- Baedeker's Egypt** (1898), Karl Baedeker, Leipsic.
- Baedeker's Egypt** (1902), Karl Baedeker, Leipsic.
- Baedeker's Konstantinopel und Kleinasien**, (1905), Karl Baedeker, Leipzig.
- Baedeker's Lower Egypt** (1878), Karl Baedeker, Leipsic.
- Baedeker's Lower Egypt** (1885), Karl Baedeker, Leipsic.
- Baedeker's Lower Egypt** (1895), Karl Baedeker, Leipsic
- Baedeker's Palestine and Syria** (1876), Karl Baedeker, Leipsic.
- Baedeker's Palestine and Syria** (1894), 2. Baskı, Karl Baedeker, Leipsic.
- Baedeker's Palestine and Syria** (1906), Karl Baedeker, Leipzig.
- Baedeker's Paris and Environs** (1894), Karl Baedeker, Londra.

- Baedeker's Rhine** (1873), 5. Baskı, Karl Baedeker, Coblenz and Leipsic.
- Balcı, Sezai (2006), **Osmanlı Devleti'nde Tercümanlık ve Bab-ı Ali Tercüme Odası**, Yayınlanmış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Bali, Rifat N. (2011), **Anadolu'dan Yeni Dünya'ya Amerika'ya İlk Göç Eden Türklerin Yaşam Öyküleri**, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Bar, Doron ve Cohen-Hattat, Kobi (2003), "A New Kind of Pilgrimage: The Modern Tourist Pilgrim of Nineteenth Century and Early Twentieth Century Palestine" **Middle Eastern Studies**, 39:2, 131-148.
- Barsley, Michael (1966), **Orient Express The Story of the World's Most Fabulous Train**, Macdonald, Londra.
- Barton, Susan (2006), **Working-Class Organisations and Popular Tourism, 1840-1970**, Manchester University Press, Manchester.
- Behdad, Ali (2007), **Kolonyal Çözülme Çağında Oryantalizm**, (Çev. Sibel Erduman ve Berkay Ersöz), Chiviyazıları, İstanbul.
- Belorgey, Jean-Michel (2015), "Trenle İstanbul", **Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı** (Haz. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), *çinde* (41-52), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Beyru, Rauf (2011), **19. Yüzyılda İzmir Kenti**, Literatür Yayınları, İstanbul.
- Boogert, Maurits H. van den (2014), **Kapitülasyonlar ve Osmanlı Hukuk Sistemi 18. Yüzyılda Kadılar, Konsoloslar ve Berathlar**, (Çev. Ali Çoşkun Tuncer), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Boorstin, Daniel J. (1992), "From Traveler to Tourist: the Lost Art of Travel", **The Image A Guide to Pseudo-Events in America**, *çinde* (77-117) Vintage Books, New York.
- Borocz, Jozsef (1992), "Travel-Capitalism: The Structure of Europe and the Advent of the Tourist", **Comparative Studies in Society and History**, Vol. 34, No. 4, 708-741.
- "Bound for Turkish Jails", **The Sun**, 17 Şubat 1889, 1.
- Boyar, Ebru ve Fleet, Kate, **Osmanlı İstanbulu'nun Toplumsal Tarihi**, (Çev. Serpil Çağlayan), 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2017
- Braudel, Fernand (2017), **II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası II**, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Doğu Batı Yayınları, İstanbul.
- Brendon, Piers (1991), **Thomas Cook 150 Years of Popular Tourism**, Secker and Warburg, Londra.
- Bruce, D. M. (2010), "Baedeker: the Perceived "Inventor" of the Formal Guidebook-a Bible for Travellers in the 19th Century", **Giants of Tourism** (Ed. Richard W. Butler ve Roslyn A. Russell), *çinde* (19-38) Cabi International, Wallingford.



- Bruinessen, Martin van (2015), **Ağa, Şeyh Devlet**, (Çev. Banu Yalkut), 9. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Burkart, A.J. ve Medlik, S. (1981), **Tourism Past, Present and Future**, Heinemann, Londra.
- Burnaby, Fred (2005), **At Sirtında Anadolu**, 6. Baskı, (Çev. Fatma Taşkent), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Butler, Daniel Allen (2004), **The Age of Cunard A Transatlantic History 1839-2003**, Lighthouse Press, Maryland.
- Buzard, James (1993), **The Beaten Track European Tourism, Literature, and the Ways to Culture, 1800-1918**, Clarendon Press, Oxford.
- \_\_\_\_\_ (2002), "The Grand Tour and After (1660-1840)", **The Cambridge Companion to Travel Writing** (Ed. Peter Hulme ve Tim Youngs), içinde (37-50) Cambridge University Press, Cambridge.
- Carlisle, George L. (1908), **Around the World in A Year**, Robert Grier Cooke, New York.
- Casson, Lionel (1994), **Travel in the Ancient World**, John Hopkins University Press, Maryland.
- \_\_\_\_\_ (1998), **Everyday Life in Ancient Rome**, John Hopkins University Press, Maryland.
- "Ceza Kanunname-i Hümayûnudur", **Düstur** 1.Tertip, 1, 537-596.
- Chesneau, Jean (2014), **D'Aramon Seyahatnamesi Kanuni Devrinde İstanbul-Anadolu Mezopotamya**, 2. Baskı, (Çev. Işıl Erverdi), Dergâh Yayınları, İstanbul.
- Chew, Samuel C. (1937), **The Crescent and the Rose Islam and England During the Renaissance**, Oxford University Press, New York.
- Christmast, Henry (2012), **İstanbul ve Ege Yollarında İzmir, Efes, Bergama, Salihli, Alaşehir, Denizli, Akhisar 1851**, (Çev. Mustafa Özbaş), Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 2.nd, to April 13th. 1905**, Frank C. Clark, New York.
- Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 7th to April 1903 A Tour of 65 Days**, Frank C. Clark, New York.
- Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 4th. 1911**, Frank. C. Clark, New York.
- Clark's Tenth Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient**, Frank. C. Clark, New York.
- Clark's 14th Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient February 8th. 1912**, Frank C. Clark, New York.
- Clark's 16th Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient**, Frank. C. Clark, New York.
- Clark's Tours in Palestine and Syria**, Frank C. Clark, New York.
- Cline, Eric H. (2009), **Biblical Archaeology A Very Short Introduction**, Oxford University Press, Oxford.

- Cohen-Hattab, Kobi ve Katz, Yossi (2001), "The Attraction of Palestine: Tourism in the Years 1850-1948", **Journal of Historical Geography**, Volume 27, Issue 2, 166-177.
- Cookridge, E. H. (1978), **Orient Express The Life and Times of the World's Most Famous Train**, Allen Lane, Londra.
- Cook's Cruise to the Mediterranean and the Orient and Bible Lands** (1902), Thos. Cook and Son, New York.
- Cook's Handbook for Palestine and Syria** (1907), Thos. Cook and Son, Londra.
- Cook's "Moltke" Cruise to the Orient and Bible Lands 1903 Souvenir List of Members**, Thomas Cook and Son, New York.
- Cook's Palestine and Syria** (1891), Thomas Cook and Son, Londra.
- Cook's Tourists's Handbook for Palestine and Syria** (1876), Thomas Cook and Son, Londra.
- Cook's Tourists' Handbook for Egypt, the Nile, and the Desert** (1876), Thomas Cook and Son, Londra.
- Cormack, Bill (1998), **A History of Holidays, 1812-1990**, Thoemmes Press, Londra.
- Coufopoulos, Demetrius (1895), **A Guide to Constantinople**, Adam and Charles Black, Londra.
- \_\_\_\_\_ (1910), "Preface to Second Edition" **A Guide to Constantinople**, 4. Baskı, Londra.
- Cox, Samuel Sullivan (1882), **Orient Sunbeams or from the Porte to the Pyramids, by Way of Palestine**, G.P. Putnam's Sons, New York.
- \_\_\_\_\_ (2010), **Bir Amerikan Diplomatının İstanbul Anıları 1885-1887**, (Çev. Gül Çağalı Güven), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Çadırcı, Musa (1993), "Tanzimat Döneminde Çıkarılan Men'-i Mürûr ve Pasaport Nizâmnameleri", **Belgeler**, XV, 19, 169-185.
- Çelik, Zeynep (2015), **19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul**, (Çev. Selim Deringil), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- \_\_\_\_\_ (2015), **Şarkın Sergilenişi 19. Yüzyıl Dünya Fuarlarında İslam Mimarisi**, (Çev. Nurettin Elhüseyni), Tarih Vakfı Yurt Yayınlar, İstanbul.
- \_\_\_\_\_ (2016), **Asar-ı Atika Osmanlı İmparatorluğu'nda Arkeoloji Siyaseti**, (Çev. Ayşen Gür), Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Çetin, Firdevs (2011), **Batılı Seyyahlara Göre İstanbul'un Gayrimüslim Ahalisi (1553-1673)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Çilli, Özgü (2009), **Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Damiani, Anita (1979), **Enlightened Observers British Travellers to the Near East 1715-1850**, American University of Beirut, Beyrut.

Daşçı, Semra (2012), **Dersaadet'te Bir Türk Dostu Francis Hopkinson Smith (1838-1915)**, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul.

Davis, E.J. (2006), **Anadolu XIX. Yüzyılda Karya, Frigya, Likya ve Pisidya Antik Kentlerine Yapılan Bir Gezinin Öyküsü**, (Çev. Funda Yılmaz), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

Davison, Roderic (2012), "Tanzimat Döneminde Osmanlı Diplomasisinin Modernleşmesi", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu** (Haz. Halil İnalçık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu), *içinde* (291-301), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Baskı, İstanbul.

Daunton, Martin (2007), **Wealth and Welfare An Economic and Social History of Britain 1851-1951**, Oxford University Press, Oxford.

Demirel Fatma ve Çavaş, Raşit (2004), "II. Abdülhamid Dönemi'nde Gümrüklerde El Konulan (ve Elbette Yakılan) Kitaplar", **Müteferrika** 26, 151-158.

Demirel, Fatma (2007), **II. Abdülhamid Döneminde Sansür, Bağlam**, İstanbul.

Demiriz, Aynur (2012), **İstanbul Rehber-i Seyyâhîn ve Ernest Mamboury (Transkripsiyon ve Değerlendirme)**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Deringil, Selim (2012), **İktidarın Sembolleri ve İdeoloji II. Abdülhamid Dönemi (1876-1909)**, (Çev. Gül Çağalı Güven), Doğan Kitap, İstanbul.

\_\_\_\_\_ (2013), "Osmanlı İmparatorluğu'nda "Geleneğin İcadı", "Muhayyel Cemaat" (Tasarlanmış Topluluk) ve Pan-İslâmizm", *içinde* (19-51), **Simgeden Millete II. Abdülhamid'den Mustafa Kemal'e Devlet ve Milleti**, 3. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.

"Dersaadet ve Bilâdı Selâsede Takrir-i Asayiş Vazifesile Mükellef Olan Nizamiye ve Jandarma Asakir-i Şahane ile Polis Memurlarının Suret-i Hareketlerine Dair Talimat", **Düstur** 1. Tertip, Cilt 8.

"Dersaadet ve Bilâdı Selâsede Bulunan Otel ve Misafirhaneler Hakkında Talimattır", **Düstur** Tertip 1, 6, 1565-1566

Devellioğlu, Ferit (2009), **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lugat**, 29. Baskı, Aydın Kitapevi Yayınları, Ankara.

Doğan, Güner (2008), **İngiliz ve Fransız Seyyahlara Göre 17. Ve 18. Yüzyıllarda Ege Adaları (Midilli, Sakız, Sisam, Rodos) ve Çevresi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Döbel, Ernst Christoph (2015), **Saksonya'dan İskenderiye'ye Bir Faytoncunun Serüvenleri**, (Çev. Cristina Schnettger), Say Yayınları, İstanbul.

Dursteler, Eric R. (2012), **İstanbul'daki Venedikliler Yeniçağ Başlarında Akdeniz'de Millet, Kimlik ve Bir Arada Varoluş**, (Çev. Taciser Ulaş Belge), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

**Economical and Educational Tours for All Bible Lands**, Ephraim Aboosh and Co.

**Egypt and the Holy Land**, Raymond and Whitcomb Co.

- Eldem, Edhem vb (2017), **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul**, (Çev. Sermet Yalçın), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Eliav, Mordechai (1997), **Britain and the Holy Land, 1838-1914 Selected Documents from the British Consulate in Jerusalem**, Yad Izhak Ben-Zvi Press, Kudüs.
- Engin, Vahdettin (1993), **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- \_\_\_\_\_ (2013), **Asayiş Sultan II. Abdülhamid'in İç Güvenlik Politikası**, İstanbul, Yeditepe Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (2016), **Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul'u**, İstanbul, Yeditepe Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (2017), **Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid**, Yeditepe Yayınları, İstanbul.
- Erdem, Y. Hakan (2012), "Tanzimat Döneminde Kölelik", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu** (Haz. Halil İncılık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu), 2. Baskı, içinde (627-663), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Ergin, Osman Nuri (2013), **Türkiye'de Hanlar, Kervansaraylar, Oteller ve Çeşitli Barınma Yerleri**, Marmara Belediyeler Birliği, İstanbul.
- Ergut, Ferdan (2015), **Modern Devlet ve Polis Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Toplumsal Denetimin Diyalektiği**, 3. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Erhan, Çağrı (2000), "The American Perception of the Turks: An Historical Record," **The Turkish Yearbook of International Relations**, 31, 75-97.
- Erol, Yasemin Zahide (2014), **Osmanlı Devleti'nde Şehbenderlik ve Paris-Londra Örnekleri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Feifer, Maxine (1985), **Going Places the Ways of the Tourist from Imperial Rome to the Present Day**, Macmillan, Londra.
- Fesch, Paul (1999), **Abdülhamid'in Son Günlerinde "İstanbul"**, (Çev. Erol Üyepazarcı), Pera Turizm ve Ticaret Aş, İstanbul.
- Findley, Carter v. (1999), **Ahmed Midhat Efendi Avrupa'da**, (Çev. Ayşen Anadol), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Finnegan, Rachel (2006), "The Divan Club, 1744-46", **Electronic Journal of Oriental Studies**, 1-87.
- Firges, Pascal (2017), **French Revolutionaries in the Ottoman Empire Diplomacy, Political Culture, and the Limiting of Universal Revolution, 1792-1798**, Oxford University Press, Oxford.
- Flanders, Judith (2006), **Consuming Passions Leisure and Pleasure in Victorian Britain**, Harper Press, Londra.
- Fortna, Benjamin C. (2005), **Mekteb-i Hümayûn Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde İslam, Devlet ve Eğitim**, (Çev. Pelin Sıral), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Foster, Agness Greene (1903), **By The Way**, Events Publishing Company Chicago.

- Freyer, Hans (2014), **Sanayi Çağı**, (Çev. Bedia Akarsu ve Hüseyin Batuhan), Doğu Batı Yayınları, Ankara.
- Georgeon, François (2012), **Sultan Abdülhamid**, (Çev. Ali Berktaş), 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- \_\_\_\_\_ (2015), “Savaşın Arefesinde Gezginler”, **İstanbul 1914-1923** (Haz. Stefanos Yerasimos), 3. Baskı, (Çev. Cüneyt Akalın), *içinde* (29-46), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Gibson, Shimon vd. (2013), **Tourists, Travellers and Hotels in Nineteenth-Century Jerusalem**, Maney Publishing, Leeds.
- Gillis, Charles J. (1891), **Around the World in Seven Months**, The Knickerbocker Press, New York.
- Goodwin, Gráinne ve Johnston, Gordon (2013), “Guidebook Publishing in the Nineteenth Century: John Murray's Handbooks for Travellers”, **Studies in Travel Writing** 17: 1, 43-61.
- Gorman, J.B. (1886), **A Tour Around the World in 1884**, Southern Methodist Publishing House, Tennessee.
- Gould, Lewis L., (2004), **Alexander Watkins Terrell Civil War Soldier, Texas Lawmaker, American Diplomat**, University of Texas, Austin.
- Göçek, Fatma Müge (1987), **East Encounters West France and the Ottoman Empire in the Eighteenth Century**, Oxford University Press, New York, Oxford.
- Grand Winter Cruise of Hamburg-American Line to Maderia, Mediterranean and the Orient**, Hamburg American Line, New York.
- Gülsoy, Ufuk( 2010), **Kutsal Proje Ortadoğu’da Osmanlı Demiryolları**, Timaş Yayınları, İstanbul.
- “Gümrük Nizâmname-i Umûmîsi”, **Düstur Tertip** 1, 6, 1110-1134.
- Güran, Tefvik (2017), **Resmî İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- Gürses, Mürsel (2012), “Meşrutiyet Dönemi Gezginlerinin Gözlemleriyle Avrupa’da Türk İmgesi”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 5,21, 133-157.
- Haggard, H. Rider (1901), **A Winter Pilgrimage**, Longmans, Green, and Co., New York.
- Halaçoğlu, Yusuf, “Cisr-i Mustafa Paşa”, **DİA**, Cilt
- Hamsun, Knut ve Andersen, Has Christian (2006), **İstanbul’da İki İskandinav Seyyah**, (Çev. Banu Gürsaler Syvertsen), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Handbook for North Germany and the Rhine, from the Baltic to the Black Forest, and the Rhine, from Holland to Basle**, (1886), John Murray, Londra.
- Handbook for Travellers in Constantinople the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and Plain of Troy**, (1871), John Murray, Londra.

**Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa, and the Troad** (1899), John Murray, Londra.

**Handbook for Travellers in Asia Minor, Transcaucaisa, Persia, etc (1895)**, John Murray, Londra.

Harrison, Carter H (1889), **A Race with the Sun**, W.E.Dibble and Co., New York.

Harvie, Christopher (2010), "Revolution and the Rule of Law (1789-1851)", **The Oxford History of Britain** (Ed. Kenneth O. Morgan), *içinde* (470-518), Oxford University Press, Oxford.

Hary, Maggy (2011), "The Holy Land in British Eyes: Sacred Geography and the 'Rediscovery' of Palestine, 1839-1917", **Encountering Otherness. Diversities and Transcultural Experiences in Early Modern European Culture** (Guido Abbattista), *içinde* (339-349), Edizioni Università di Trieste, Trieste.

Hayes, Kevin J. (2013), "Baedeker Guides", **Literature of Travel and Exploration An Encyclopedia Volume one A to F** (Ed. Jennifer Speake), *içinde* (57-60), Routledge, New York,

Hazbun, Waleed (2007), "The East as an Exhibi: Thomas Cook & Son and the Origins of the International Tourism Industry in Egypt", **The Business of Tourism Place, Faith, and History**, (Ed. Philip Scranton ve Janet F. Davidson), *içinde* (3-33) University of Pennsylvania Press, Philadelphia.

Hentsch, Thierry (2008), **Hayali Doğu Batı'nın Akdenizli Doğu'ya Politik Bakışı**, (Çev. Aysel Bora), 2. Baskı, Metis Yayınları, İstanbul.

Herlihy, David V. (2010), **The Lost Cyclist the Untold Story of Frank Lenz's Ill-Fated Around the World Journey**, Mainstream Publishing, Edinburgh.

Hobsbawm, Eric (1987), **Sanayi ve İmparatorluk**, (Çev. Abdullah Ersoy), Dost Kitapevi, Ankara.

\_\_\_\_\_ (2012), **Sermaye Çağı 1848-1875**, (Çev. Mustafa Sina Şener), 5. Baskı, Dost Kitapevi, Ankara.

\_\_\_\_\_ (2013), **İmparatorluk Çağı 1875-1914**, (Çev. Vedat Aslan), 5. Baskı, Dost Kitapevi, Ankara.

\_\_\_\_\_ (2013), **Devrim Çağı 1789-1848**, (Çev. Bahadır Sina Şener), 7. Baskı, Dost Kitapevi, Ankara.

Hobson, John M. (2015), **Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri**, 4. Baskı, (Çev. Esra Ermert), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

<https://www.gettyimages.com.au/detail/news-photo/thomas-cooks-world-ticket-office-in-jerusalem-news-photo/2673413> (Erişim Tarihi 09.04.2019, 10:37).

Humphreys, Andrew (2015), **On the Nile in the Golden Age of Travel**, The American University in Cairo Press, Kahire.

Hunter, F. Robert (2004), "Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868-1914", **Middle Eastern Studies**, Vol. 40, No. 5, 28-54.

Işık, Filiz (2008), **19. Yüzyıl'da Kartpostallarda Osmanlı Toplumunu: Max Fruchtermann Kartpostalları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Işın, Ekrem (2014), **İstanbul'da Gündelik Hayat**, 5. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- \_\_\_\_\_ (2015), “Grand Tour”dan “Levant”a Seyahat Kültürünün Dönüşümü”, **Doğu’nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu’ndan İstanbul’da Gezginlerin 100 Yılı** (Haz. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), *içinde* (9-16) İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- İbanez, Vicent Blasco (2006), **Fırtınadan Önce Şark İstanbul 1907**, 2. Baskı, (Çev. Neyyire Gül Işık), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

### **İkdam.**

- Jacob, Robert Urie (1907), **Trip to the Orient the Story of a Mediterranean Cruise**, The John C. Winston, Philadelphia.
- Kadri, Hüseyin Kazım (1991), **Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e Hatıralarım**, (Haz. İsmail Kara), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Kafadar, Cemal (2014), “Yeniçeri Nizamının Bozulması Üzerine”, 2. Baskı, **Kim Var İmiş Biz Burada Yoğ İken**, Metis Yayıncılık, İstanbul.
- Karakışla, Yavuz Selim (2015), “İtalyan Badetti’ye İstanbul’da Fotoğraf Çekme İzni Verilmesi (1896), **Eski Hayatlar Eski Hatıralar Osmanlı İmparatorluğu’nda Belgelerle Gündelik Hayat (1760- 1923)**, Doğan Kitap, İstanbul.
- Karakulak, Mesut (2017), **Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT)ve Osmanlı-Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi- Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Karateke, Hakan (2017), **Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devletinin Son Yüzyılında Merasimler**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kark, Ruth (1994), **American Consuls in the Holy Land, 1832-1914**, Wayne State University Press, Detroit.
- \_\_\_\_\_ (2001), “From Pilgrimage to Budding Tourism: The Role of Thomas Cook in the Rediscovery of the Holy Land in the Nineteenth Century”, *içinde* (155-174), **Travellers in the Levant Voyagers and Visionaries** (Ed. Sarah Searight ve Malcolm Wagstaff), Astene, Durham.
- Kemal, Yahya ( 2014), **Aziz İstanbul**, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul.
- Kerimi, Fatih (2001), **Avrupa Seyahatnamesi**, (Çev. Fazıl Gökçek), Çağrı Yayınları, İstanbul.
- Kern, Stephen (2013), **Zaman ve Uzam Kültürü (1880-1918)**, (Çev. Ali Selman), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Kılıçarslan, Mustafa Emre (2013) **Avusturya Lloyd Kumpanyası’nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi- Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Kieser, Hans- Lukas (2013), **İskalanmış Barış Doğu Vilayetleri’nde Misyonerlik, Etnik Kimlik ve Devlet 1839-1938**, (Çev. Atilla Dirim), 4. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Knox, Thomas W. (1875), **Backsheesh! or Life and Adventures in the Orient**, A.D. Worthington and Co, Connecticut.

Kocabaşoğlu, Uygur (2000), **Anadolu'daki Amerika**, 3. Baskı, İmge Yayınları, Ankara.

\_\_\_\_\_ (2004), **Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)**, İletişim Yayınları, İstanbul.

Koçak, Birgöl (2012), "Uluslararası Oryantalistler Kongreleri (1873-1973) Üzerine Bir Değerlendirme", **Kebikeç**, 34, 257-294.

Konan, Belkıs (2006), **Osmanlı Devletinde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Koloğlu, Orhan (2011), **Avrupa'nın Kıskaçınca Abdülhamit**, 4. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.

Konrad, Felix (2012), 'Türk Tehlikesi' Söyleminden Egzotizm ve Oryantalizme: İslamiyet Avrupalının Antitezi mi? (1453-1914)", (Çev. Mustafa Çakır), *içinde* (253-269), **Yabancı Seyahatnamelerde Türkiye**, Cilt 33.

Kosher, Rudy (1998), "What Ought to Be Seen': Tourists' Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe", **Journal of Contemporary History**, Vol. 33, No. 3, 323-340.

Kumrular, Özlem(2012), **İslam Korkusu Kökenleri ve Türklerin Rolü**, Doğan Kitap, İstanbul.

Kuş, Ayşegöl (2015), **Batılı Seyyah ve Araştırmacılara Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Karadeniz Bölgesi**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.

Laidlaw, Christine (2014), **Levant'taki İngilizler 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğuyla Ticaret ve Siyaset**, (Çev. Hakan Abacı), Alfa Yayınları, İstanbul.

Laxroix, Frederix (1839), **Guide du Voyageur A Constantinople et Dans ses Environs**, Bellizard, Paris.

Le Corbusier (2012), **Şark Seyahati İstanbul 1911**, 3.Baskı, (Çev. Alp Tümertekin), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Lieshout, Robert H. (2016),**Britain and the Arab Middle East World War I and Its Aftermath**, I.B. Tauris, Londra.

Lloyd, Martin (2003), **The Passport The History of Man's Most Travelled Document**, Stroud, Gloucestershire.

Loti, Pierre (1999), **İstanbul 1890**, (Çev. Galip Baldıran), Vadi Yayınları, İstanbul.

Löschburg, Winfried (1998), **Seyahatin Kültür Tarihi**, (Çev. Jasmin Traub), Dost Kitapevi, Ankara.

Lucassen, Leo (2001), "A Many-Headed Monster: the Evolution of the Passport System in the Netherlands and Germany in the Long Nineteenth Century", (Ed. Jane Calpan ve John Torpey), *içinde* (235-255), **Documenting Individual Identity The Development of State Practices in the Modern World**, Princeton University Press, Princeton.

Macarov, Mihail (2015), **Kudüs Yolculuğu Edirne, İstanbul, İzmir, İskenderiye 1868-1869**, (Çev. Hüseyin Mevsim), Kitap Yayınevi, İstanbul.



- MacKenzie, John M. (2005), "Empires of Travel: British Guide Books and Cultural Imperialism in the 19th and 20th Centuries", **Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict** (Ed. John K. Walton), *içinde* (19-38), Channel View Publications, Clevedon.
- Maçzak, Antoni (2003), "Gentlemen's Europe: Nineteenth-Century "Handbooks for Travellers", **Annali d'Italianistica**, Vol. 21, 347-362.
- Maden, Deniz (2010), **Batılı Seyyahlara Göre Osmanlı Haremi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Mairs, Rachel (2016), **From Khartoum to Jerusalem The Dragoman Solomon Negima and his Clients (1884-1933)**, Bloomsbury Publishing, Londra.
- Mairs, Rachel ve Muratov, Maya (2015), **Archaeologists, Tourists, Interpreters, Exploring Egypt and the Near East in the Late 19th-Early 20th Centuries**, Bloomsbury, Londra.
- Mather, James (2011), **Pashas Traders and Travellers in the Islamic World**, Yale University Press, New Haven, Londra.
- Matthews, Mervyn (1993), **The Passport Society Controlling Movement in Russia and the USSR**, Westview Press, Boulder.
- McCready, R.H. ve Tyndall, H.M. (1902), **the Cruise of the Celtic Around the Mediterranean 1902 Souvenir Volume**, The Winthrop Press, New York.
- McReynolds, Louise (2006), "The Prerevolutionary Russian Tourist Commercialization in the Nineteenth Century", **Turizm the Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism** (Ed. Anne E. Gorsuch ve Diane P. Koenker), *içinde* (17-42), Cornell University Press, Londra.
- Mehmed Murad (1999), **Tufanda mı Yoksa Turfa mı?**, Akçağ Yayınları, Ankara.
- Mendelson, Edward (1985), "Baedeker's Universe", **The Yale Review**, 74, 386-403.
- Melman, Billie (1995), **Women's Orient: English Women and the Middle East, 1718-1918 Sexuality, Religion and Work**, 2. Baskı, Macmillan, Basingstoke.
- Mitchell, Sally (1996), **Daily Life in Victorian England**, Greenwood, Connecticut.
- Mitchell, Timoty (2000), **Mısır'ın Sömürgeleştirilmesi**, (Çev. Zeynep Altok), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Moerlein, George (1886), **A Trip Around the World**, M.&R. Burgheim, Cincinnati.
- Moltke, Feldmareşal H. von (1969), **Moltke'nin Türkiye Mektupları**, (Çev. Hayrullah Örs), Remzi Kitapevi, İstanbul.
- Moore, Frederick (1906), **The Balkan Trail**, Smith, Elder, Londra.
- Moorey, R.S. (1992), **A Century of Biblical Archaeology**, Westminster/John Knox Press, Kentucky.

- Mustafa Sait Bey (2004), **Avrupa Seyâhatnamesi (1898)**, (Haz. Burhan Günaysu),Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Muşmal, Hüseyin (2009), **Yabancıların İzinde Konya ve Çevresinde Araştırma Yapan Yabancılar (1876-1914)**, Mesa Yayınları, Konya.
- Müller, Georgina Adelaide (2010), **On Dokuzuncu Asır Biterken İstanbul'un Saltanatlı Günleri**, (Çev. Hamdiye Betül Kaya), Dergâh Yayınları, İstanbul.
- Nance, Susan, (2007), "A Facilitated Access Model and Ottoman Empire Tourism", **Annals Of Tourism Research**, Volume 34, Issue 4, 1056-1077.
- \_\_\_\_\_ (2009), "The Ottoman Empire and the American Flag: Patriotic Travel Before the Age of Package Tours, 1830–1870", **Journal of Tourism History**, 1:1, 7-26.
- \_\_\_\_\_ (2009), **How the Arabian Nights Inspired the American Dream, 1790-1935**, The University of California Press, California.
- Naum-Duhanî, Said (2017), **Eski İnsanlar Eski Evler 19. Yüzyılda Beyoğlu'nun Sosyal Topoğrafyası**, (Çev. Cemal Süreyya), Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul.
- Nerval, Gerard de (2012), **Doğu'da Seyahat**, (Çev. Selahattin Hilal), 3. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Oehler, J.C. (1906), **Cruise to the Orient**, The Presbyterian Committee of Publication, Virginia.
- Olivier, Antonie (2016), **18. Yüzyılda Türkiye ve İstanbul**, (Çev. Aloda Kaplan), Köprü Kitapları, İstanbul.
- Onaran, Burak (2016), "Taam Etmek İsterim-Nèniz Var?": Seyyahlar, Turistler ve Mütevazı İstanbul Sofraları (XIX. Yüzyıl", *içinde* (13-29) **Mutfaktarih Yemeğin Politik Serüvenleri**, 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Ortaylı, İlber (2011), **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)**, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Öge, Ali Rıza (1957), **Meşrutiyetten Cumhuriyete Bir Polis Şefinin Gerçek Hatıraları**, Bursa.
- Öke, Mim Kemal (2013), **Siyonizm ve Filistin Sorunu (1800-1923)**, 2. Baskı, Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul.
- Öncel, Ayşe Derin (2014), **Apartment Galata'da Yeni Bir Konut Tipi**, 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Önsoy, Rifat (1983), "Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi)", **Bellekten**, Cilt XLVII, Sayı 185, 195-235.
- Özbek, Nadir (2013), **Osmanlı İmparatorluğu'nda Sosyal Devlet Siyaset, İktidar ve Meşrutiyet 1876-1914**, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Özsüer, Esra (2018), **Türkokratia Avrupa'da Türk İmajı**, Kronik Yayınları, İstanbul.
- Özveren, Eyüp (2000), "Toz Toprak İçinde Bir Kahramanlar Geçidi", **Akdeniz'de Bir Doğu**, Dost Kitapevi Yayınları, Ankara.
- Pamuk, Orhan (2016), **İstanbul Hatıralar ve Şehir**, 15. Baskı, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları.

Pamuk, Şevket (2018), **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.

**Paris'te Bir Osmanlı Sefiri Yirmisekiz Mehmet Çelebi'nin Fransa Seyahatnamesi** (Haz. Şevket Rado) (2008), 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Parla, Jale (2015), **Efendilik, Şarkiyatçılık, Kölelik**, 6. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.

Parquet, Rene du (2008), **İstanbul'da Bir Yıl**, (Çev. Sertaç Canbolat), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

“Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, zeyl 4, 4-7.

“Pasaport Nizâmnamesi”, **Düstur** 1.Tertip, 6, 1530-1534.

Pinguet, Catherine (2015), “İstanbul'a Yolculuk”, **Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı** (Ed. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), (Çev. Melis Şeyhun Çalışlar), *içinde* (19-38), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Pişkin, Hikmet Nazlı (2011), **İngiliz Seyyahlara Göre XVII. Yüzyılda Akdeniz ve Akdeniz Limanları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

“Polis Nizâmnamesi”, **Düstur** 1, 8, 666-692.

**Programme of Itineraries Booklet. Demetrius N. Domian & Co. Tourist Agents and Contractors for Egypt, the Nile, Syria and Palestine**, Demetrius N. Domian and Co.

**Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours, Egypt and the Nile, Sinai, Petra, Moab, the Hauran, Turkey, Cyprus, Greece, Asia Minor and Italy. for the Season of 1880-81**, Thomas Cook and Son, Londra.

**Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1881-1882**, Thomas Cook and Son, Londra.

**Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1885-1886**, Thomas Cook and Son, Londra.

**Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1888-1889**, Thomas Cook and Son, Londra.

**Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1891-92**, Thomas Cook and Son, Londra.

**Proposed Cruise to the Mediterranean and the Orient February 3 to April 7 1900**, Frank C. Clark, New York.

Rae, W. Fraser (1891), **The Bussiness of Travel A Fifty Years' Record of Progress**, Thomas Cook and Son, Londra.

Ramsay, Agnes Dick (2015), **19. Yüzyıl Sonlarında Türkiye'de Günlük Yaşam** (Çev. Raziye Çakıroğlu Oban ve Ercan Uyanık), Say Yayınları, İstanbul.

- Redhouse, J.W. (1884), **A Lexicon, English and Turkish**, 3. Baskı, A.H. Boyajin, Constantinople.
- Reid, Donald Malcolm (2002), **Whose Pharaohs? Archaeology, Museums, and Egyptian National Identity from Napoleon to World War I**, University of California Press, California.
- Reinkowski, Maurus (2017), **Düzenin Seyleri, Tanzimat'ın Kelimeleri: 19. Yüzyıl Osmanlı Reform Politikasının Karşılaştırmalı Bir Araştırma**, (Çev. Çiğdem Canan Dikmen) Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Report for the Year 1908 on the Trade of the Consular District of Jerusalem (1909)**, Harrison and Sons, Londra.
- Report for the Year 1909 on the Trade of the Consular District of Jerusalem (1910)**, Harrison and Sons, Londra.
- Report for the Year 1910 on the Trade of the Consular District of Jerusalem**, (1911), Harrison and Sons, Londra.
- “Rus Seyyahı Mösyö Bernof ve İdarehanemizi Ziyareti”, **Servet-i Fünûn**, 3 Temmuz 1896, 367-369.
- Ryan, Sir Andrew (1951), **The Last of the Dragomans**, Geoffrey Press, Londra.
- Said, Edward (2013), **Şarkiyatçılık Batı'nın Şark Anlayışları**, 7. Baskı, (Çev. Berna Ülner), Metis Yayınları, İstanbul.
- Salih Münir Paşa [Çorlu] (2015), **Geçmiş Zamanlar II. Abdülhamid Devri Osmanlı Diplomasisi, İstanbul ve Paris Hâtıraları**, (Haz. Ali Birinci ve Selma Günaydın), Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Salomon Schweigger (2014), **Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581**, 2. Baskı, (Çev. Türkis Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul.
- “Saltanat-ı Seniyye Şehbenderlerine Gönderilecek Ta'limat”, **Düstur**, 1. Tertip, zeyl 4, 39-51.
- “Saltanat-ı Seniyye Şehbenderlerine Dair Nizamname-i Dâhilidir” , **Düstur** 1. Tertip, zeyl 2, 192-202.
- Salter, Mark B. (2003), **Rights of Passage the Passport in International Relations**, Lynne Rienner, Londra.
- Schiffer, Reinhold (1999), **Oriental Panorama British Travellers in 19th Century Turkey**, Rodopi, Amsterdam.
- Schivelbusch, Wolfgang (2014), **The Railway Journey the Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century**, University of California Press, California.
- Seaton, A.E., “Speed in Ocean Steamers”, F. E Chadwick, J.D. Kelley vd., **Ocean Steamships A Popular Account of Their Construction, Development, Management and Appliances** (1891), Charles Scribner's Sons, New York.
- “Seyyâh Jilber” (1896), **Servet-i Fünûn**, 28 Şubat 1896, 392-393.
- “Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname,” **Düstür** 1. Tertip, 6, 784-785.

- “Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname,” **Düstür** 1. Tertip, M., 188-189.
- Sezer, Hamiyet (2003), “Osmanlı İmparatorluğu’nda Seyahat İzinleri (18.-19. Yüzyıl)”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, C. 21, 105-124.
- Shaw, Wendy M. K. (2015), **Osmanlı Müzeciliği Müzeler, Arkeoloji ve Tarihin Görselleştirilmesi**, (Çev. Esin Soğancılar), 2. Baskı İletişim Yayınları, İstanbul.
- Sigaux, Gilbert (1966), **History of Tourism**, Leisure Arts, Londra.
- Silberman, Neil Asher (1892), **Digging for God and Country Exploration, Archaeology, and the Secret Struggle for the Holy Land 1799-1917**, Knopf, New York.
- Sillitoe, Alan (2004), **Leading the Blind A Century of Guidebook Travel 1815-1914**, Bookcase Editions, Nottingham.
- Simmons, Jack (1973), “Thomas Cook of Leicester,” **Leicestershire Archaeological and Historical Society** 49, 18-32.
- Smith, Albert Richard (2015), **İstanbul’da Bir Ay**, (Çev. Mehmet Şefik Erkek), Yeditepe Yayınları, İstanbul.
- Solnon, Jean-François (2013), **Sarık ve İstanbulun Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa: XIV.-XX. Yüzyıllarda Çatışma ve Karşılıklı Hayranlık**, (Çev. Ali Berktaş), Doğan Kitap, İstanbul.
- Souvenir List of Members. Clark’s Cruise to the Mediterranean and the Orient February 8th to April 19th 1906**, Frank C. Clark, New York.
- Souvenir List of Clark’s Cruise of the Celtic to the Mediterranean and the Orient February 8 to April 22**, Frank C. Clark, New York.
- Sönmez, Ali (2013), “Ayastefanos Antlaşması’nın Gölgesinde ABD Eski Başkanı Grant’ın Türkiye Ziyareti”, **Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi**, XIII, 37-55.
- Stevens, Thomas (1887), **Around the World on a Bicycle from San Francisco to Teheran**, Sampson Low, Marston, Searle, and Rivington, Londra.
- Sultan Abdülhamit Devri Hatıraları ve Saray İdaresi** (Haz. Ali Adem Yörük) (2007) İstanbul, Dergah Yayınları.
- Sweeney, Z.T., **Under Ten Flags An Historical Pilgrimage**, Standard Publishing Co., Cincinnati.
- Şahin, Gürsoy (2007), **İngiliz Seyahatnamelerinde Osmanlı Toplumunu ve Türk İmajı**, Gökkuşbu Yayınları, İstanbul.
- Şemseddin Sami (1899), **Kâmûs-i Türkî**, İkdâm Matbaası, İstanbul.
- Starkey, Janet (2004), “*Mercantile Gentlemen and Inquisitive Travellers: Constructing The Natural History of Aleppo*”, **Travellers in the Near East** (Ed. Charles Foster), içinde (29-55), Stacey International, Londra.
- Steinbach, Susie L. (2016), **Understanding the Victorians Politics, Culture and Society in Nineteenth-Century Britain**, Routledge, Londra.
- Sykes, Mark (1900), **Through Five Turkish Provinces**, Bickers and Son, Londra.

\_\_\_\_\_ (2000), **Dâru'l-İslâm**, (Çev. Yılmaz Tezkan), 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara.

**Tarik.**

Tekeli, İlhan (2012), “19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü”, **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu** (Haz. Halil İnalçık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu), 2. Baskı, içinde (527-539), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

**The British Consulate in Jerusalem in Relation to the Jews of Palestine 1838-1914 Part II 1862-1914** (Ed. Albert M. Hyamson) (1941), Edward Goldston.

Thévenot, Jean, **Thevenot Seyahatnamesi** (2014), (Çev. Ali Berktaş), 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.

**The Levant Herald and Eastern Express**

**Times**

**Trade of Damascus for the Year 1904** (1905), Foreign Office, Londra.

**To the Azores, Maderia, the Mediterranean and the Orient** (1894), Hamburg-American Line, New York.

Tournefort, Joseph de (2013), **Tournefort Seyahatnamesi İkinci Kitap**, (Çev. Ali Berktaş ve Teoman Tunçdoğan), 4. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.

Tokgöz, Ahmet İhsan (2012), **Matbuat Hatıralarım, (1888-1914)**, 3. Baskı, Türkiye İşbankası Yayınları, İstanbul.

“Travelling in Turkey”, **Morning Post** (1868), 5.

“Turkey in Europe”, **Rand McNally and Co.'s Enlarged Business Atlas And Shippers' Guide** (1897), Rand McNally and Company, Chicago.

Turna, Nalan (2013), **19. YY.'Den 20.YY.'Ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Mürûr Tezkereleri**, Kaknüs Yayınları, İstanbul.

Tülücü, Süleyman (2004), “Binbir Gece Masalları Üzerine”, **Atatürk Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi Dergisi**, sayı: 22, Erzurum, 1-53.

Toprak, Zafer (1988), “Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Reklâmcılık”, **Boğaziçi**, Sayı 2, 22-29.

\_\_\_\_\_ (1993) “Altıncı Daire-i Belediye,” **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, (1993) cilt 1, s. 220-223.

Ulutürk, Veli, “Binbir Gece”, **İslam Ansiklopedisi**, 180-181.

Urry, John (2009), **Turist Bakışı**, (Çev. Enis Tataroğlu-İbrahim Yıldız), Bilgesu, Ankara.

\_\_\_\_\_ (2015), **Mekânları Tüketmek**, (Çev. Rahmi G. Ögdül), Ayrıntı Yayınları, 2. Baskı, İstanbul.

- Uygun, Süleyman (2015), **Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)**, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Üçel-Aybet, Gülgün (2010), **Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)**, 4. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Verne, Jules (2015), **80 Günde Devr-i Âlem**, (Çev. Ayşe Meral), Alfa Yayınları, İstanbul.
- Vivian, Cassandra (2012), **Americans in Egypt, 1770-1915 Explorers, Consuls, Travelers, Soldiers, Missionaries, Writers and Scientists**, McFarland, North Carolina.
- Vogel, Lester I. (1993), **To See A Promised Land Americans and the Holy Land in the Nineteenth Century**, The Pennsylvania State University Press, Pennsylvania.
- Walton, John K. (2010), "Thomas Cook: Image and Reality," **Giants of Tourism** (Ed. Richard W. Butler ve Roslyn A. Russell), içinde (81-92), CABI International, Wallingford.
- Weth, H. (1891), **Die Orient-Reise Der "Augusta Victoria" Vom Januar Bis März 1891**, Drud und Verlag von Gustav Dietrich and Co, Hamburg.
- Whittle, Walter Andrew (1890), **A Baptist Abroad or Travels and Adventures in Europe and All Bible Lands**, J.A. Hill and Co, New York.
- Williams, David M. (2008), "Trading Links: Patterns of Information and Communication: The Steamship and the Modernization of East-West Commerce", içinde (25-41), **East Meets West-Banking, Commerce and Investment in the Ottoman Empire**, (Ed. P. L. Cottrell, Iain L. Fraser, Monika Pohle Fraser), Routledge, New York.
- Williamson, Andrew (1998), **The Golden Age of Travel The Romantic Years of Tourism in Images from the Thomas Cook Archives**, Peterborough, Thomas Cook Publishing.
- Winter Cruise to the Orient** (1897), Hamburg-American Line, New York.
- Winter 1896-7 Gaze's Oriental Tours Outline Itinerary of a High of a High-Class Escorted Party**, Henry Gaze and Sons, New York.
- Yalçinkaya, M. Alaaddin (2015), "Batılı Seyyahların Gözüyle Sultan Abdülmecid Döneminde İstanbul", **Nağs-ı İstanbul Ortaköy Büyük Mecidiye Camii** (Ed. Ahmet Uçar), İstanbul, 51-81.
- Yasamee, Feroze A.K., (2018), **Abdülhamid'in Dış Politikası Düvel-i Muazzama Karşısında Osmanlı 1878- 1888**, (Çev. Yusuf Selman İnanç), Kronik Kitap, İstanbul.
- Yılmaz, İlkey (2014), **Serseri, Anarşist ve Fesadın Peşinde II. Abdülhamid Dönemi Güvenlik Politikaları Ekseninde Mürur Tezkereleri, Pasaportlar ve Otel Kayıtları**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Yorulmaz, Naci (2018), **Büyük Savaşın Kara Kutusu II. Abdülhamid'den I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası**, (Çev. Yusuf Selman İnanç), Kronik Kitap, İstanbul.
- Youssouf, R. (1890), **Dictionnaire Portatif Turc-Français**, Constantinople.

Yüksel, Ahmet (2012), “II. Abdülhamid Döneminde Bilimsel, Kültürel ve Turistik Amaçlarla Osmanlı Ülkesine Gelen Almanlar”, **International Journal of Social Science**, Volume 5 Issue 5, 413-433.

\_\_\_\_\_ (2010), Yüksel, “Zamansız Bir Teşebbüs: I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nda Turizmi Geliştirme Gayretleri”, *içinde* ( 201-226), **Osmanlılar II Doğu Batı**, Ankara.

Zarcone, Thierry (2015), “Dervişlerin “Gösterisi” ve İstanbul’daki Avrupalı turistler ( 19.-20. Yüzyıl”, *içinde* (81-95), **Doğu’nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu’ndan İstanbul’da Gezginlerin 100 Yılı** (Haz. Ekrem Işın ve Catherine Pinguet), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Zarifi, Yorgo L. (2006), **Hatıralarım Kaybolan Bir Dünya İstanbul 1800-1920**, (Çev. Karin Skotiniyadis), Literatür Yayınları, İstanbul.

Zeydan, Corci (2012), **İstanbul’a Seyahat(Asitane 1909)**, (Çev. Mustafa Özcan), Ark Kitapları, İstanbul.

Zweig, Stefan (2011), **Yolculuklar Üzerine**, (Çev. Ahmet Arpad), Everest Yayınları, İstanbul.

\_\_\_\_\_ (2018), **Dünün Dünyası**, (Çev. Kazım Eğit, Yedigâr Eğit), 8. Baskı, Can Yayınları, İstanbul.

**1891-1892 Programme of Arrangements for Cook’s Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, Etc.**, Thos. Cook and Son, Londra.

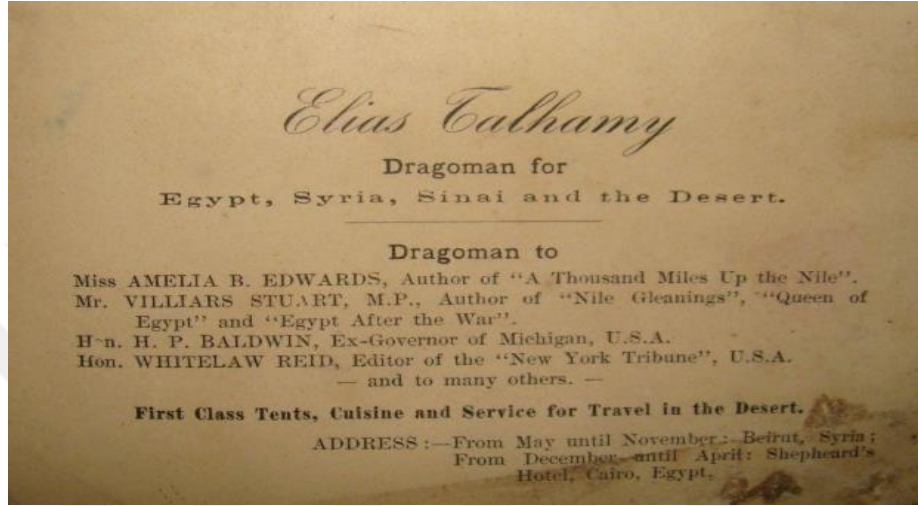
**1897-8 Programme of Arrangements for Cook’s Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, Etc.**, Thos. Cook and Son, Londra.



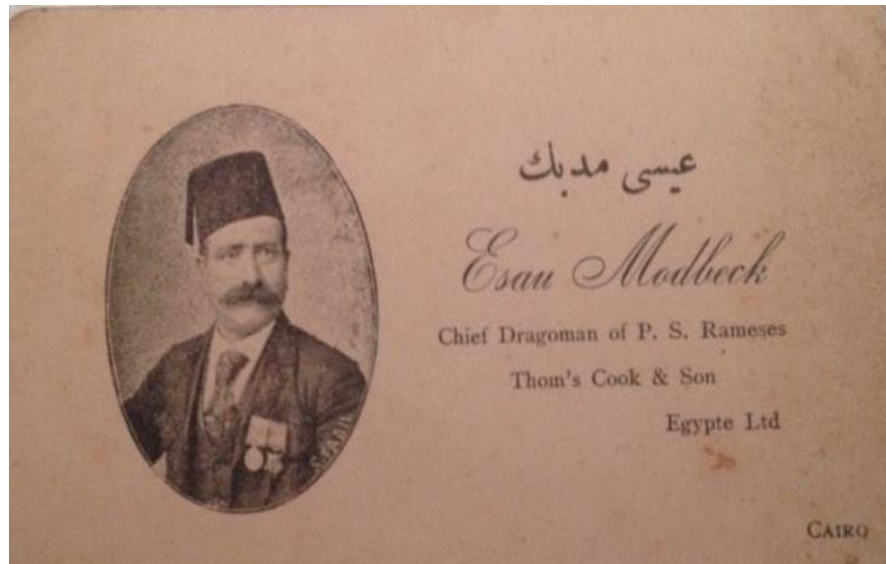


**EKLER**

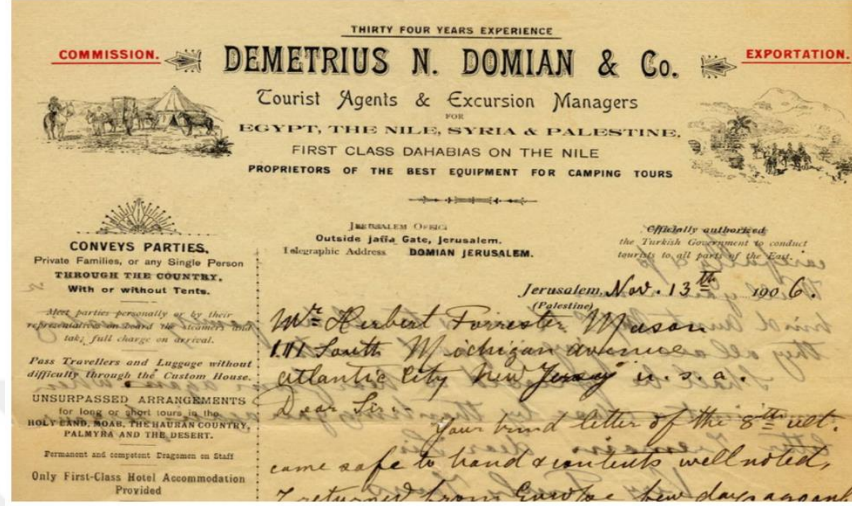
**Ek 1: Elias Talhamy'e Ait Kart Vizit.**



**EK 2: Esau Madbek'e ait kartvizit**



**EK 3:** Seyahat Acentesi Demetrius N. Domian and Co.'ya Ait Kartpostal



**EK 4:** Augusta Victoria'nin 1902 Yılı Gezisine Ait Kutu



**EK 5: Clark Acentesi'nin 1900 Yılına Ait Gezi Programı**

**Proposed Cruise to the Mediterranean and the Orient**  
to the

**FEBRUARY 3 TO APRIL 7, 1900, costing only \$400 and up.**  
*First-class, including Shore Excursions, Guides, Fees, Hotels, Drives, etc. The cheapest and most attractive trip leaving the U. S. next winter, covering the most ground and affording the most sight-seeing.*



The magnificent Dominion line new, twin-screw express steamer "NEW ENGLAND" (11,400 tons), a floating palace, will be specially chartered for the round trip. Length, 575 feet. Built in 1898, and holding the fastest record between Queenstown and Boston (6 days, 11 hours).

**SPECIAL FEATURES:**—Madeira, Algiers, Malta, 19 DAYS in EGYPT and the HOLY LAND, Constantinople, Athens, Rome, the Riviera, etc. A course of eight lectures. Tickets good to stop over in Europe, for a visit to the Paris Exposition, etc.

**For further particulars, apply to FRANK C. CLARK, 111 Broadway, N. Y.**  
If interested, send for full program; if not, please hand this to some friend.

**EK 6: Hamburg-American Line Şirketinin 1900 Yılı Gezi Programı**

**GRAND WINTER CRUISE TO  
MADEIRA, THE MEDITERRANEAN  
AND THE ORIENT,**

By the Twin-screw Express Steamer

**AUGUSTE-VICTORIA, Capt. C. Kaempf.**

From **NEW YORK** January 25th, 1900, at 10 A. M.

**....ITINERARY....**

(The Company reserves the right to change this itinerary if circumstances render it necessary.)

FROM NEW YORK TO	MILES.	ARRIVAL, ABOUT	STAY, ABOUT, HOURS
FUNCHAL (Madeira)	2,750	Feb. 1	33
GIBRALTAR	610	" 4	13
ALGIERS	410	" 6	34
GENOA	518	" 9	50
VILLEFRANCHE (Nice)	85	" 11	50½
SYRACUSE	590	" 15	12
MALTA	85	" 16	12
ALEXANDRIA (Suez and the Pyramids)	616	" 19	151
JAFFA (Jerusalem)	267	" 26	106
SMYRNA	660	Mar. 4	26
CONSTANTINOPLE	288	" 6	87
ATHENS	356	" 11	53½
PALERMO	620	" 15	35
NAPLES	167	" 17	105
GENOA	350	" 22	18
From GENOA		" 23	
In NEW YORK	4 050	Apr. 2	
	12 632	Duration, 67 days.	

**RATES OF FARE ...**

CABIN:  
FIRST-CLASS  
ONLY.

**CRUISE TO MADEIRA,  
THE MEDITERRANEAN AND THE ORIENT**

Per S. S. AUGUSTE-VICTORIA,

FROM NEW YORK JANUARY 25th, 1900.

**PROMENADE DECK.**

PER BERTH.	PER BERTH.
Chambre de Luxe . . . \$1,200	Room No. 8-10 . . . \$950
Room No. 1 . . . 950	" " 11 . . . 1,000
" " 2 . . . 1,100	" " 12-16 . . . 950
" " 3 . . . 1,000	" " 17 . . . 900
" " 4 . . . 950	" " 18, 19 . . . 800
" " 5, 6 . . . 900	" " 20-24 . . . 900
" " 7 . . . 1,000	Officers' Rooms, A to D . . . 900

**UPPER DECK.**

Room No. 25-43 . . . . .	\$900
" " 136-141 . . . . .	750
Engineers' Rooms, E to L . . . . .	900

**MAIN DECK.**

PER BERTH.	PER BERTH.
Room No. 44, 45 . . . \$900	Room No. 132-135 . . . \$675
" " 46, 47 . . . 950	" " 142, 147, 148, 153 . . . 650
" " 48, 49 . . . 1,000	" " 154, 159 . . . 600
" " 50-80 . . . 800	" " 149, 152, 155, 158, 160, 163, 164, 168 . . . 550
" " 90, 91 . . . 1,000	" " 143-146, 150, 151, 156, 167 . . . 500
" " 92, 93 . . . 950	" " 161, 162, 166, 167, 169, 170 . . . 450
" " 94, 95 . . . 900	
" " 96-109 . . . 725	
" " 110-117 . . . 700	
" " 118-131 . . . 725	

**SPECIAL NOTICE.**—Steerage Passengers will be carried between New York and Italy only, but no Second Cabin Passengers will be taken.

**EK 7: Clark ile Kutsal Topraklarda Seyahat Eden Turist Grubu**



CLARK'S PARTY AT THE FORDS OF THE JORDAN.

**EK 8:** Filistin’de Çadırda Konaklayan Turistler ve Hizmetkârları

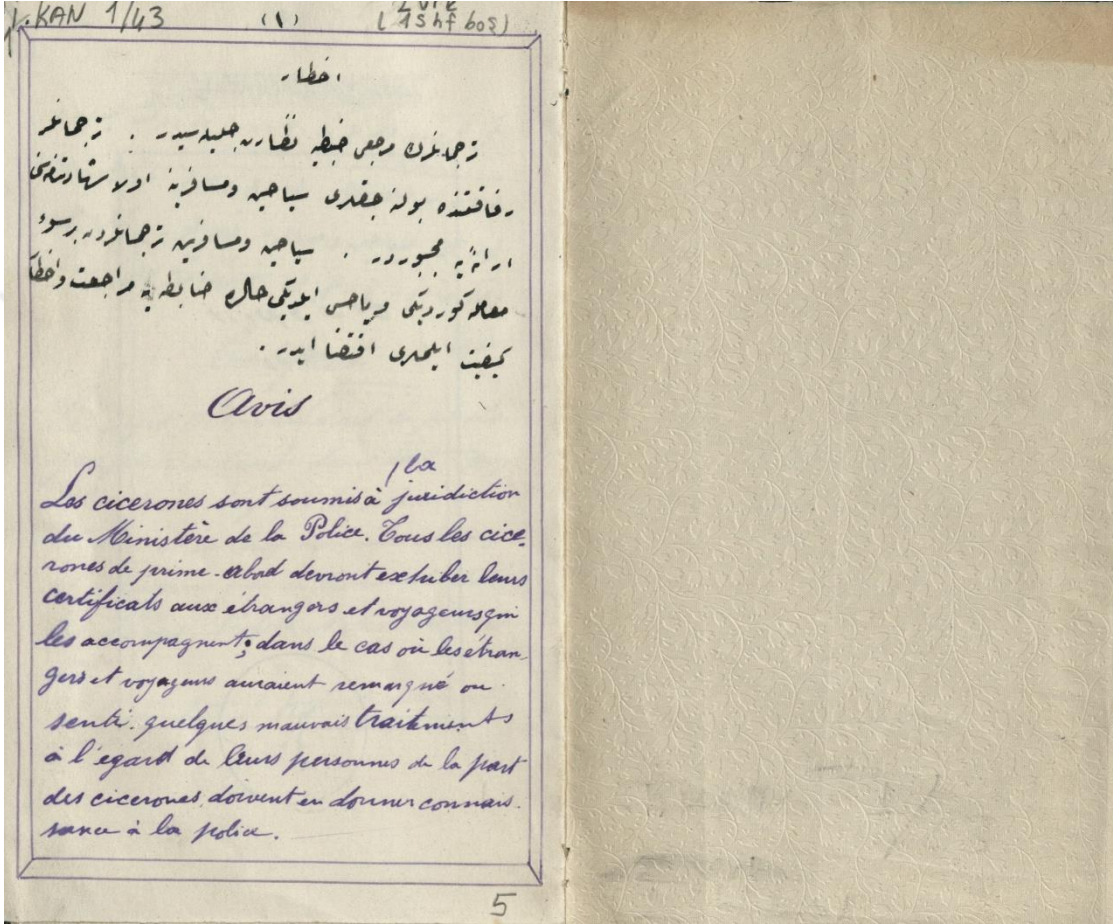


**EK 9:** Manchester'daki Osmanlı Şehbenderliği'ne Ait Vize





EK 10: Tercümanlara Verilecek Şehadetname Örneği



شهادتہ

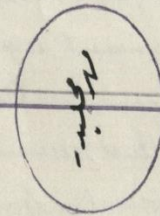
بمقامی مجسٹریٹ فطوحانی بولساہ (تقدیر دولت علیہ) سے  
معلوم ہے کہ صاحب نام فائدہ وادتہ الامان صفر ۱۳۱۰ھ  
بولساہ میں سیاحیہ و مسافریہ فطوحانہ و زعمانیہ  
ایکے ساتھ ساتھ اولدین میں پور شہادتہ میں الیہ بہ لفظاً

فقط . . . Certificat.

(Le sujet Ottoman) dont la photo-  
graphie se trouve dans la 2<sup>me</sup> page  
est autorisé de faire le service de  
Cicerone et de drogman aux étrangers  
et voyageurs qui se trouvent dans  
les Hauss, hôtels et demeures cen-  
sues.  
En foi de quoi le présent certificat  
est  
lui delivré.

پور شہادتہ صاحب نام سیاحیہ فطوحانہ

پور شہادتہ فطوحانہ وضع  
اولدین



**EK 11:** Thomas Cook and Son Seyahat Acentesine Ait Gezi Programı





## ÖZGEÇMİŞ

Emre ÇELİK, 05.04. 1990 tarihinde Sinop'ta dünyaya geldi. 2003 yılında başladığı lise eğitimini 2007 yılında tamamladı. 2011 yılında Hacettepe Üniversitesi Tarih Bölümü'nden mezun oldu. Aynı yıl Hacettepe Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. 2012 yılında ise ÖYP (Öğretim Üyesi Yetiştirme Programı) kapsamında Karadeniz Teknik Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı'na araştırma görevlisi olarak atandı. 2013 yılında yüksek lisans eğitimini başarıyla tamamlayarak Karadeniz Teknik Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı'ndan doktora eğitimine başladı.

Çelik, bekâr olup İngilizce bilmektedir.